RADU THEODORU

CROAZIERĂ CONTRA CRONOMETRU





EDITURA ALBATROS

RADU THEODORU

CROAZIERĂ
CONTRA CRONOMETR

UDedic această carte
Anului internaţional al Tineretului
şi tuturor adolescenţilor
care visează MAREA

AutorulCARTEA ÎNTÎI

DACĂ... sau MEMENTO VIVERE!PRELUDIU

In noaptea de 4 spre 5 iulie 1933 spre orele 22,57 iahtul *Hai-Hui 2* aflat în derivă la E.N.E. de insula Bozcaada făcuse pregătirile să întîmpine grenul vestit exact ca într-un bun tratat" de meteorologie maritimă: fulgere orizontale electrocutînd cerul deasupra Asiei Mici în a căror lumină eterică se conturau vîrfurile sălbatice ale munţilor, formaţii alerte de nori cirrus purtate de vîntul de la înălţime spre largul egeean, freamătul surd al mării încă uleioasă şi grea, aşteptînd furtuna într-o nemişcare plina de foşnete, apoi, rostogolite peste continent, cu ecouri stranii deasupra mării, tunetele. Decor fantast cu întuneric opac, bituminos, în care pîlpîiau vag luminile localităţilor de pe coasta anatoliană, iar în prova lumina care baliza stîncile din apropierea coastei insulei Bozcaada. Ceva de Hades, o antecameră a groazei în care maniaci ai teroarei psihologice îşi rafinau reţetarul fără ca echipajul să le poată opune altceva decît calmul, eventual velele de furtună şi în mod sigur încrederea în calităţile nautice ale iahtului.

Apoi, tot ca în excelentele tratate de meteorologie maritimă, grenul s-a prăbuşit de pe înălţimile munţilor pe mare. De la 2 noduri, cu cît skipperul încercase să se angajeze în strîmtoarea dintre insulă şi continent pentru a ajunge la intrarea în Dardanele, lochul a sărit la 9—10 noduri. Adică limita pe care o putea înregistra. După 30 de minute de vijelie punctată de lovituri de vînt, peisajul s-a modificat inexplicabil. Nu exista un punct adevărat anterior furtunii pentru că harta folosită, fiind una **gene**raia şi cam veche, nu avea trecute localităţile mai noi, electrificate, capurile şi luminile, nu exista posibilitatea luării unor relevmente pentru bunul motiv că skipperul ţinea şcota randei la mînă şi musul, devenit între timp marinar, blocat lingă skipper, putea fi din clipă în clipă necesar la prova, la o schimbare ele focuri ; iar rolurile de şef cu manevra velelor şi timonier lipseau de pe lista de echipaj din motive independente de voinţa skipperului şi a musului.

Deci, în noaptea de 4 spre 5 iulie 1983 spre orele 23,57, iahtul *Hai-Hui* 2 făcea surf, practic zbura pe deasupra va-

lurilor abia formate spre un fel de perdea ondulată, mai neagră decît noaptea, în spatele căreia se vedea clar o lu-
mină în prova tribord, în vreme ce altă lumină ieşise din întuneric în prova babord. „Cam 3 mile între lumini", apreciase skipperul, exact cît măsurase pe hartă lăţimea strîmtorii.

— Dacă îmi daţi voie să-mi spun părerea, strigase mu-sul-marinar ca să acopere simfonia dezlănţuită de furtună.

Musul (este o lege de fier la bord) nu poate avea păreri
şi nu poate da sugestii. Motivele ţin de tradiţie şi tradiţia ţine de însumarea unei experienţe de secole. Ce poate şti
despre mare un mus care visează marea de-o viaţă, trăieşte
la Oradea, în plină cîmpie crişană, Oradea fiind udată de Crişul Repede, nici măcar navigabil pentru bărci gonfla-bile, ambarcat pentru întîia oară pe un iaht la care a avut fantezia să devină coproprietar ? Nimic ! înduioşat de grija
cu care musul îl protejează de vînt şi de averse, ros de re-
muşcări acide, simţindu-se pedepsit pentru păcatul grav de
călcător de jurăminte (skipperul se jurase să nu se mai ambarce pînă la sfîrşitul zilelor lui, îşi călcase jurămîntul şi marea, ah, marea...), omul de la eche, responsabil printre
altele şi cu viaţa celor doi, a mîrîit printre dinţi :

— Ascult !

— Intrăm în coastă ! a strigat musul.

Iluzie optică, a răspuns morocănos zeui tutelar. Ce părere notabilă putea să emită un mus rebegit de frig, ne-
dormit nebărbierit, mereu chemat la manevră, sîcîit cu o mie de fleacuri esenţiale ? Coasta ? Rizibil ! In clipa aceea
s-a întîmplat o gravă perturbaţie a echilibrului interior stabilit cu asprime de skipper. A statutului său psihologie.
Adică, fulgerător a schimbat de drum, virînd sub vint, astfel încît iahtul dubla după o clipă ceea ce skipperului i se păruse a fi bancul de piclă împins de furtună de la uscat spre larg. Şi tot fulgerător, rememorînd detaliile hărţii, aşa puţine cîte erau, skipperul a înţeles că, de fapt, se angajase în canalul periculos dintre insulă şi stînci, canal prin care grenul îl purta cu 10 noduri şi că, în întunericul de iad torturat de vînt şi de gemetele catargului suprasolicitat, numai şansa îl va putea feri de o întîlnire nefastă cu stîncile. Reacţia instinctivă, salvatoare, aparţinuse fostului pilot de vînătoare. Magnificienţa opiniei autoritare, skipperului. Echilibrul fusese rupt în favoarea realităţii.

— Bravo, băiatule !

Musul s-a destins. Parţial. încă vibra de emoţie. Skipperul a auzit cu urechea aceea hipersensibilă cum vibra eu-1 conştient al musului. Brusc, aşa cum venise, vîntuf a
căzut. La 5 iulie orele 1,23 iahtul *Hai-Hui 2* se afla în derivă între stînci şi portul insulei Bozcaada. Musul a pornit motorul. Apoi a cerut permisiunea să se ducă la prova spre a supraveghea marea, a repera stîncile şi a indica direcţia spre marea liberă. In clipa cînd a virat, nu se ştie ce resort interior a sărit şi din lestul opac al subconştientului s-a eliberat titlul cărţii pe care skipperul îl bîjbîise în tot lungul marşului :

„Croazieră contra cronometru"

Musul trebuia deconectat de la emoţie. Musul salvase situaţia. Musul trebuia să intre, pentru cîteva minute, în dialog cu skipperul, iar părerea lui trebuia de data asta considerată cu toată deferenţa.

— îţi propun cîteva titluri de carte, a spus skipperul, urmărind cu echea direcţiile indicate de mus şi cu privirea
grupul de stînci de un verzui sticlos sub lumina slabă a balisajului. Fii atent : „Periplu egeean“ ; „Croazieră contra
cronometru", „Hai-Hui pe 3 mări“.

—

— „Croazieră contra cronometru" a spus musul... Veniţi în tribord... Avem în prova mare liberă.

Dintr-odată, ca şi cînd grenul ar fi purificat universul de toate sunetele cunoscute pînă atunci, aerul s-a umplut pînă la refuz numai de duduitul puternic al maşinilor răsunînd înfundat în carcasele metalice ale navelor. Din pîclele viorii ale preceasului de ziuă au început să se întrupeze luminile de drum. Una după alta, navele venite din Egeea şi din lume, se angajau în strîmtoare dublînd matematic întinsura de la Cap Kumkale. Una după alta navele venite din Marea Neagră şi Marmara ieşeau în Egeea şi în lume dublînd prudent întinsura de la Cap Kumkale. Sperjurul nu fusese pedepsit. Marea crudă, generoasă de astădată, îi deschisese larg mirificele orizonturi egeene. Croaziera anului 1983 se apropiase de ultima ei etapă. Fusese găsit titlul cărţii. Cartea însăşi exista în „Jurnalul de bord". în „Caietul de cart:!. Note riguroase de zi şi de noapte. Calcule de navigaţie. Starea mării. Viteza şi direcţia vîntului. Ziua şi ora apariţiei capului frontului de furtună. Ziua, ora şi minutul trecerii corpului frontului de furtună la verticala iahtului. Întîmplări mărunte la bord. Impresii la escale. Întîlnirea cu Egeea. Un univers... Întîlnirea cu insulele. O istorie... Şi ce altceva încă ?... Pentru că totul fusese trăit la incandescenţă şi acest tot care-mi raclase nervii pînă la durere, care-mi bombardase conştiinţa cu laserul perfid al amintirilor homerice, care-mi incendiase imaginaţia cu versurile safice şi nu numai cu ele, care-mi torturase conştiinţa, cu gemetele celor sacrificaţi în Chios pe altarul libertăţii, acest tot plin de foşnetele legănătoare ale mării, de susurul vîntului în sarpîlpîirile gingaşe ale constelaţiilor, de vuietul ascuţit al furtunii, de tăcerile profunde ale nopţilor în care-ţi auzi gîndurile, în zorii aceia opalescenţi acest tot zic se cufundase brusc într-o uitare grea, iremediabilă, definitivă. Skipperul lui *Hai-Hui 2* avusese atunci senzaţia disperată că grenul spulberase în neant „Croazieră contra cronometru", memorial de călătorie sortit oare să rămînă consemnat numai în documentele de bord ?...

VARIAŢII PE ACEEAŞI TEMĂ : ECHIPAJUL

In 1980 îmi propusesem o croazieră egeeană. *Hai-Hui 2* îşi dovedise calităţile marine. Excelent iaht pentru croaziere scurte şi medii, îmi dădea certitudinea realizării oricărui plan care nu cerea o autonomie mai mare de 15 zile de apă potabilă la bord. întreruptă de o eşuare dramatică la Cap Karakova, în partea îngustă a strîmtorii Dardanele, croaziera a făcut obiectul cărţii *Din nou spre Sud* (apărută în 1982). Fals exasperat de calmul plat întîlnit în largul golfului Igneada pe drumul de întoarcere, să'tul de fanfaronada gratuită a unor pseudo-bărbaţi capabili la o cafeluţă sorbită tacticos în birourile unde-şi exersează profesiile civile să urce Everestul şi să traverseze mările, skipperul, neînţelegînd în ruptul capului cum doi' membri de echipaj pot părăsi nava şi pe coechipieri în voia sorţii, a jurat acolo, în calmul plat ucigător, să-şi vîndă iahtul şi să-şi vadă de ocupaţiile rupestre.

Cu atît mai mult cu cît aceste ocupaţii exersate pe un spaţiu geografic şi social redus, permiteau observarea amănunţită a comportamentelor umane, a proceselor sociale esenţializate, venind în sprijinul nemijlocit al fişelor care îndeobşte alcătuiesc structura cărţilor susnumitului skipper. Bravul cocoşel turcesc Baiazid, foarte exact în profesarea prerogativelor cu care-1 înzestrase natura, spaima cocoşilor autohtoni, ori de diferite alte rase, coşmarul claponilor şi visul cotcodăcit şăgalnic al galinaceelor dolofane de prin vecini, începuse să îmbătrînească. O îmbătrînire poate prematură, de care skipperul redevenit ţăran se simţea vinovat. Revoltat ipocrit de escapadele zilnice sfîrşite în bătălii acerbe cu cocoşii vecinilor, sătul de victoriile trîmbiţate public de pe înălţimea gardurilor şi a solarelor, exasperat de lipsa lui de tact, skipperul-ţăran a tăiat^ aripile vajnicului Baiazid, sortindu-1 unei existenţe cvasiumane alături de cele două consoarte, operaţie care l-a scîrbit profund şi i-a alterat caracterul. Din ţanţoş, stăpîn pe sine, războinic şi cinstit, Baiazid a devenit introspectiv,

grav. tăcut, mizantrop şi cinic. Nu se ştie exact în ce fază a lunii, poate la luna plină cînd lumina ei gingaşă brodează dantele de argint în crengile merilor, cele două găi-

nuşe, ca şi progenitura, trei cocoşei roşii, au simţit câ Baiazid a scăpătat spre apus. Să îmbătrînească ? Cine ? Stăpînul superb al curţii ? Vajnicul cavaler împintenat ? înzăoatul Baiazid, mîndria secretă a gospodarului ? De ne-
conceput !... *Eheu !... fugaces... lăbuntur anni ! Tempus edax rerum !...* Cel dintîi a îndrăznit unul din cocoşeii ro-şii. Unul din cocoşeii care se pitea pe sub garduri numai cînd Baiazid îl privea cu ochiul lui rotund, oţeliu. Unul din cocoşeii care se găinăţa atunci cînd de undeva din po-
iată răsuna trîmbiţa lui Baiazid, vestindu-i întoarcerea din
bătălie. Unul din cocoşeii cu glasul în schimbare, grăbit să
sară ierarhia, lacom de puterea discreţionară a stăpînului,
perfid refulat al curţii cu orătănii. A îndrăznit, laş şi din fugă, să-i dea un plisc în creastă. Baiazid a rămas o clipă năuc. Era spre toamnă la coptul viei. Cădea un panaş de lumină pe armura verzuie a celui vajnic, rămas într-un picior, cu aripile tremurînde. Ah, grăbitul, mi-am spus, aşteptînd riposta pe care-o voiam mortală... Baiazid a pri-
vit soarele cu ochi rotund, peste care, o clipă, a căzut pleoapa solzoasă. Apoi, greu, tîrîndu-şi aripile, s-a dus lîngă piciorul bunicului care se sorea, moţăind... Şi-a fă-cut loc în ţărîna caldă. A început să picotească. Apoi a fost
rîndul celorlalţi cocoşei. Apoi a fost rîndul celor două soaţe
care puseseră la pipotă toate infidelităţile celui vajnic. Vo-
iau să-l ucidă. Feroce.'Bravul Baiazid. Mereu lîngă picio-rul bunicului care-1 apăra cu o nuia. Picotind la soare. Re-
semnat în singurătate. Neputînd să mai zboare pe legă-nătoarea lui agăţată sub coama fînăriei, unde, acum, în fiecare seară se îndesau ţanţoşi cei trei cocoşei roşii. Cînd
m-am întors din peregrinările mele, bunicul îl îngropase la rădăcina gutuiului. Aşa cum l-a îngropat în vie pe Raj, bracul sîrmos, tovarăşul meu de vînătoare. Raj, care mu-rise plîngînd omeneşte pe cînd mă aflam în insule, undeva
dincolo de înţelegerea lui cu luncă şi Argeş, cu fazani şi iepuri, cu dulce zumzet de albine şi iarbă înrourată prin care urmele jivinelor se însăilau ca un fum părelnic... *Eheu ! Fugaces... lăbuntur anni !* Ce rost avea să repet ?

Cei trei impostori au sfîrşit în frigare. Tot în frigare neruşinatele concubine ! N-am nevoie de surogate. N-am nevoie de iluzii. N-am nevoie de figuranţi. Cel mai jalnic teatru mi se pare a fi teatrul de păpuşi. Aşa că în 1981 toamna eram în căutare de oameni adevăraţi, nu-mi trebuiau decît trei, la nevoie m-aş fi mulţumit şi cu doi, un echipaj tare, un echipaj dur pentru un nou drum tăiat spre acelaşi mirific spaţiu al sudului.

★
* *

începusem să înţeleg şi să văd lucrurile dincolo d? armura în care educaţia mea militară mă încastrase cu rigoarea imuabilului. Mai exact începusem să văd, fără să pot înţelege. Şi mai exact nu puteam concepe actul ambarcării şi navigaţia cu vele în afara unui anumit ritual sacerdotal. Neobligat de legi, neoonstrîns de social, dimpotrivă, luptînd împotriva inerţiei administrative, rutinei birocratice, lenei de gîndire şi nu de puţine ori împotriva prostiei solid amarată în fotolii tapisate comod, velistul de croazieră năzuieşte (îmi ziceam) să-şi împlinească un vis. Să se elibereze de o obsesie. Să-şi realizeze una din cele mai fascinante aventuri existenţiale pe care un terestru copleşit de rutina zilnică (aprovizionarea cotidiană, coada de la autobuzul cotidian, apoi slujba oricît s-ar mula pe o profesie-vocaţie, apoi piaţa, apoi autobuzul, apoi televizorul şi de la capăt cu eroismul anonim al anonimilor care de fapt scriu istoria) putea s-o imagineze. Majoritatea scrisorilor primite de la cei care visează croaziera, studenţi, muncitori, profesionişti de varii profesii şi vîrste, începeau şi sfîrşeau cu o singură mărturisire răscolitoare : să plutească cu vele pe mare. în viziunea skipperului care-şi punea iahtul la dispoziţia acestui entuziasm fulgurant, terestrul respectiv nu făcea un transfer de la uscat la navă, o simplă mişcare de translaţie pe orizontală. Prin însăşi condiţia visului său împlinit, terestrul făcea un salt calitativ spre înălţimile pure ale condiţiei umane. Adică îşi lăsa la uscat, în^ apartamentul de stat sau personal, absolut toate obiceiurile şi tarele moştenite de la dezgustătoarea

burghezie a cărei înaintată stare de putrefacţie morală era notată încă de Johann Wolfgang Goethe în cartea *Poezie şi adevăr* şi care-1 exasperase pe corosivul papa Voltaire, făcându-1 să exclame : *„Nous laisserons ce monde-ci aussi sot et aussi mediani, que nous l'avons trouve en y arrivant“.* Este

adevărat că obiceiurile moştenite au proliferat straşnic sub obrocul demagogiei cotidiene şi că bravul candidat **la** am* barcare trebuia să facă, în vederile skipperului, o purific care cam dură ; dar, nobleţea scopului obligă la sacrificii. Deci skipperul urma să primească **la** bord nişte inşi arşi de focul sacru al navigaţiei cu vele, prin însăşi acest incendiu interior purificaţi, dornici să înveţe ABC-ul veliskilui de croazieră, să guste deliciile navigaţiei cu vele, să se redescopere pe ei în universul altor culturi, altor peisaje, altor istorii, de atîtea ori în interferenţă dramatică sau fastă cu propria noastră istorie.

Urmînd oarecum raţionamentul strîns al pesimistului Schopenhauer, atît de optimist în aforismele, parenesele şi maximele sale, skipperul considera OBIECTUL croazierei ca un dat obiectiv. Adică : iahtul *Hai-Hui 2* ; Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee şi porturile de escală. O navă solidă, plină de solicitudine faţă de greşelile timonierilor amatori ; mări cunoscute din tratatele de specialitate cu sălinitatea, curenţii, natura fundului, a coastelor, cu vînturi dominante, înălţimea şi frecvenţa valurilor, pericole de navigaţie, semnale luminoase, radiofaruri şi încă o mie de amănunte descrise minuţios, consemnate pe hărţi şi documente de navigaţie ; cu porturi cu escală descrise în enciclopedii, ghiduri turistice, istorii, note de călătorie şi alte documente adiacente.

După cum notam mai sus, prin spărturile armurei, spărturi operate brutal de realităţile terestre, rămînea ca skipperul să reconsidere sub o infinitate de aspecte, SUBIECTUL, mai corect şi în ton cu psihologia contemporană : SUBIECŢII croazierei cu vele. Adică : echipajul. Adică bravii trimiţători de epistole fulgurante, purificaţi prin sacrul foc interior de năravurile cotidiene, gata să accepte saltul în înălţime, măcar la înălţimea crucetei dacă
înălţimea onestităţii ar fi generat cumva rău de înălţime. Scurt pe doi ; sacul de marinar conţinînd tot ce scrie pe lista de echipament şi cazarmament, disciplină, bunăvoinţă, dorinţa de a învăţa, deferenţă faţă de restul echipajului şi a lumii, respectul legilor începînd cu cele de navigaţie şi sfîrşind cu legile statelor în ale căror ape teritoriale se navigă, un strop de umor, puţină cultură dacă este posibil, voinţa de a învinge răul de mare, acordarfea personalităţii cu tonul echipajului, primatul **necesităţilor** impuse de iaht şi croazieră. Şi era **să** uit : **respectarea** la micron şi microsecundă a ordinelor date **în** timpul serviciului la bord.

Skipperul anului 1981, toamna, era departe de a fi un naiv. Cele cîteva croaziere scurte şi medii pe care le făcuse. în Marea Neagră şi Mara Marmara avînd la bord o anumită reprezentanţă a societăţii contemporane îl învăţase să considere SUBIECŢII sub forma celei mai surprinzătoare diversităţi, negăsind decît arareori puncte de vedere comune şi în 100% din cazuri translînd sacul de marinar, adică mutîndu-1 pur şi simplu de la cheu la bord şi uitînd în clipa ambarcării sublimele mărturisiri de credinţă făcute pe cale epistolară sau viu grai, incendiul acela
interior, purificator şi nobil rămînînd doar o metaforă.

La lipsa lui de naivitate (este adevărat, uneori, din necesităţi tactice camuflată sub o anumită bonomie uşor de
aerodrom şi de port) perfidul skipper adăuga un obiect cu
totul supărător : fişa de personaj. Un tic profesional. O deformare profesională. O manie. O obsesie. Fişa de personaj pe cu totul alte criterii decît cele detective, din care se exclud aprioric referinţele strînse în stil „sectorist", ca şi cele furnizate de opinia publică adiacentă mediului din care vin SUBIECŢII. Asta din o mie şi unul de motive, unul din ele, ultimul, cel peste mie, pornind de la folclor, de la înţelepciunea populară care spune că „gura lumii nu-

mai pămîntul o astupă.'[1]

Conform acestei fişe candidatul la ambarcare se prezintă skipperului ca un nou-născut, aşa cum îl credea pur şi meşterul Rousseau. în cazul considerat, fără antecedente morale, de istorie personală, de accidente, drame, înfrîngeri, victorii, fără profesii preferate altor profesii, fără distincţie de ierarhie socială. Singurul criteriu : pasiunea mării şi îndemînările, competenţele acoperirii unui rol de echipaj, de la pregătirea iahtului pentru lansarea la apă, pînă la legarea de cheu după terminarea croazierei. Dintre candidaţi se exclud marinarii de profesie. Ar face viaţa prea uşoară la bord. Dintr-o aventură a cunoaşterii, croaziera ar deveni o aventură a rutinei.

Fişa începe deci cu numele echipierului şi se completează cu reacţiile lui la toate impulsurile ivite din noul

microorganism creat ad-hoc : echipajul şi susţinătorii croazierei proiectate. Skipperul, ca un pasionat al istoriei sociale şi politice pe care le investighează sub specia dialecticii, ştie că intercondiţionarea este una din legile fundamentale ale istoriei sociale şi personale, fără să intervină în nici un fel asupra acestui caracter dialectic din relaţiile sociale mai exact, lăsînd libertate absolută membrilor de echipaj să ajungă la ceea ce sînt de fapt, nu la ceea ce par a i'i în mod obişnuit.

Perioada de pregătire este şi una de autoselecţie. Combustia internă a candidaţilor are rezerve de carburant variabile. Rezervele unora se sfîrşesc în clipa cînd pun punctul final al scrisorii de adeziune de nimeni cerută, plină de patetismul cuvintelor policolore. Rezervele altora se sfîrşesc după primul drum la Constanţa, cînd trebuiesc cărate lanţuri, ancore, vele, lacuri şi pituri ; sau cînd începe munca dură de raşchetat, chituit, piturat, marţagonit cînd se doarme pe apucate, cînd se mănîncă numai dimineaţa şi seara, cînd părul se năclăieşte, cînd porii se astupă cu rumeguş fin, cînd mirosul piturilor te năuceşte, cînd parîmele metalice îţi taie carnea. Alţii au rezervele de combustibil intacte în clipa lansării la apă, luîndu-le la bord împreună cu entuziasmul stîrnit de ieşirea în mare.

De aici încolo începe adevăratul periplu spre ceea ce este de fapt echipierul rezistent pînă la ieşirea în larg. De aici încolo echipierul se amarinizează sau nu. De aici încolo el devine velist de croazieră prin vocaţie sau se întoarce la fel de terestru pe cît fusese la ambarcare, bucuros că a scăpat cu viaţă, etalîndu-şi la rigoare aparenţa de navigator încercat : „prin anul o mie nouă sute optzeci şi cît ?! Draga mea, în optzeci şi cît, dom’le, ce an păcătos şi ce barcă nenorocită şi ce tipi ăia... Venea valul, un monstru apocaliptic şi dintr-odată eu...“

Fişa. Nenorocita de fişă... Cu luna, ziua, ora, minutul cînd omul, brusc, fără s-o ştie, lepădase toate măştile după care se ascunsese, toată recuzita disimulării, toată

retorica
demagogiei, toată strategia parvenirii, toată arhitectura umilinţelor acceptate în contul parvenirii, luna, ziua, ora, minutul cînd insul îşi pierde identitatea, îşi pierde numele,
prenumele, iniţiala tatălui, tot ce ţine de structura substantivelor proprii, de demnitatea lor şi devine substantiv

comun, adică ceea ce ESTE şi nu ceea ce PARE. Marea a operat dramatic şi fără drept de apel disocierea dintre aparenţă şi esenţă. Tipul care doar şi-a translat sacul de bord de la cheu pe punte, tipul cu combustia reglată după necesităţi lucrative, trece în anul, luna, ora, minutul respectiv din starea lui civilă confortabilă, în galeria personajelor. A arhetipurilor. Este o pierdere ? Este un cîştig ? Este fişa o cruzime inacceptabilă ? Reprobabilă ? Poate !.*. Pe cît este adevărul o cruzime inacceptabilă şi reprobabilă.

Desigur, prin legea compensaţiei sînt şi ceilalţi. Cei în adevăr purificaţi prin arderea dinaintea ambarcării. Călăreţii de vise. Dăruiţii. Cei care-au trecut la bord oficiind sacrala lor comuniune cu marea. împătimiţii. Cei care sînt conştienţi că scriu, chiar dacă o fac cu litere caligrafiate neîndemînatec, cele dintîi pagini ale iahtingului românesc de croazieră. Dacă ei ar fi lipsit din topul de fişe, cărţile skipperului n-ar fi fost decît nişte conştiincioase jurnale de bord. Raţiunea paginilor care motivează „Croazieră contra cronometru" ar înceta să existe. Croaziere cu vele se fac pe toate mările, unele infinit mai temerare, mai spectaculoase, mai solicitante. Multe din ele sînt povestite conştiincios, conţin o mulţime de informaţii inedite, o mare sumă de concluzii vizînd profesiunea de vacanţă sau de-adevărat : iahtingul de croazieră cu vele... Dar ? Există un dar dincolo de care începe aventura existenţială. Adică întrebările. Şi pe măsura posibilului, răspunsurile.

Prin această voltă în vînt ne întoarcem mereu la subiectul-cheie, la întrebarea-cheie, la răspunsul-cheie; Echipajul ! Adică : Oamenii ! Adică cei care fac să explodeze Fişa, impunîndu-se realităţii ca o realitate creatoare şi modelatoare de eveniment. Care-1 fac să jubileze la eche pe skipperul cîrcotaş, cusurgiu, aspru, dur, cum cleveteşte portul ; cînd îşi vede Subiecţii făcînd acrobaţie la prova

urcată spre cer, sau plonjînd în gol, spălaţi de deferlanţi, stăpînind velele cu trupurile care găsesc resurse infinite să reziste, să-şi multiplice eforturile, a căror ingeniozitate descoperă soluţii rapide pentru zecile de incidente ale bordului, stăpîni pe ei, pe voinţa lor, pe astăzi şi — de ce nu — pe mîine ? !

Fişa. Benefica fişă. Cu anul, luna, ziua, ora, minutul cînd omul, brusc, fără s-o ştie lepădase masca cotidiană,

obişnuită, sub care-şi purta demnitatea ireductibilă, rănile **pe** care profesarea demnităţii i le pricinuiseră, sub care-şi disimulase forţa şi visele, credinţa în el şi-n apa vie a adevărului, masca obişnuită sub care se construise onest, lacom de orizonturi noi ; deci anul, luna, ora şi minutul cînd **în** situaţia limită insul îşi cîştigă printr-un gest tot ce **ţine de** structura substantivelor proprii, de demnitatea lor, devenind **ceea** ce ESTE şi nu ceea ce PARE. Marea a operat dramatic, fără să erodeze structurile edificiului con**struite** din calităţile primordiale. După acelaşi procedeu profesional, omul intră cu numele, prenumele şi iniţiala **tatălui în** galeria arhetipurilor. Este sigur un cîştig. **Poate** fi reprobabilă fişa ? De ce ?

Dealtfel, pe fiecare navă care navighează pe mările şi **oceanele** lumii rolurile de echipaj sînt obligatorii şi ce altceva decît fişe morale sînt în ultimă instanţă rolurile de **echipaj ? !**

O FIŞĂ ALEASĂ LA ÎNTIMPLARE
ŞI O CROAZIERA RATATĂ

„Nepotrivire **de** caracter" scriu grefierii ca mo**tivaţie** inatacabilă într-o mulţime de procese de divorţ. **Ce să** însemne privirea strecurată rapid printre genele **blonde, ce** altceva decît sinceritatea acestui tînăr care mă **copleşeşte** cu toate darurile inventivităţii lui prodigioase, hrănită de îndemînări politehnice de-a dreptul uluitoare **pentru** un neîndemînatec ca subsemnatul ?... **Ce** să în**semne** altceva decît sinceritate fiecare demers al tînă**rului** venit în întîmpinarea nevoilor tehnice reclamate de *Hai-Hui 2* după peripeţiile eşuajului' ?

Este duminică **28** iunie **1981,** orele **11,50,** iahtul se gă-
seşte la traversul insulei Hînaliada din vestul arhipelagului
Prinkipo, avînd la bord skipperul şi musul, deci echipaj **de** doi, **cel** mai nenorocit echipaj din cîte combinaţii se **pot** imagina, mai ales atunci cînd diferenţele de toate felurile conduc mai devreme sau mai tîrziu la acea incom-
patibilitate psihologică numită în actele justiţiei „nepotrivire de caracter”.

în ziua aceea şi la ora aceea se însumaseră la bord o seamă de stări de spirit, unele incerte, unele tranşante, unele nebuloase şi inexplicabile, altele urmînd o dialectică
evidentă, stări de spirit care fără să fie determinante, fără
să ceară o măsură radicală, trăseseră semnalul interior de
alarmă, semnal la care skipperul este îndeobşte foarte atent, acordîndu-i girul intuiţiei infailibile. Majoritatea fişelor de lectură care sintetizează povestea croazierelor fie
în Mediterana, fie în Oceanul planetar demonstraseră la o
sinteză obiectivă că 98 % din echipajele în doi au sfîrşit lamentabil. Au sfîrşit excelent fie cuplurile, fie echipajele în doi unde s-au exersat respectul reciproc şi o disciplină de fier, fără nici un rabat de la rolurile de echipaj, ultimul cuvînt devenit ordin rămînînd al skipperului. Sînt la îndemîna veliştilor experienţele notabile şi explicite ale celor doi circumnavigatori francezi : Alain Gerbault şi Le Toumelin care-au încercat formule în doi sfîrşite în cazul coechipierilor lui Le Toumelin pe scara de jos a condiţiei umane.

Eram doi la bord mai mult la insistenţele tînărului numit între ai săi „Blondul“ şi ca urmare a activităţii lui prodigioase depuse în slujba croazierii. Atmosferă încărcată, contrastînd evident cu aerul de duminică estivală al insu-
lei la cheul căreia pasagerul deversase o mulţime multicoloră, cu plaja înţesată, cu şalupe rapide trăgînd în lungi
siaje sinuoase amatorii de ski nautic, tineri bronzaţi şi tinere suple, cu pletele fîlfîind fotogenic, cu iahturi şi cu cer de vacanţă sudică.

De ce atmosferă încărcată după luni de muncă minuţioasă, după atîtea economii cheltuite, după atîta alergătură la cei în drept, după ce tînărul dublat de un tîmplar

adus din orăşelul lui de baştină de pe malul Oltului a stat zece zile într-un cort dăruindu-şi fiecare minut pregătirii iahtului pentru lansarea la apă ?

Motivele imediate, tranşante, izvorîseră din blestematul obicei al novicilor celor mai novici pe mare să conteste
şi să se substituie. Tînărul trecuse cu brio examenul : pregătiri. Tînărul trecuse bine examenul : start ratat. Ple-

caşem din Tomis joi **17** iunie la ora **9** pe un vînt puternic **din** sud, conduşi de inimoşii de la clubul „Electrica“-Constanţa. Luptasem toată ziua cu acel vînt de sud, pe o **mare** cenuşie şi montată, nereuşind să dublăm pasa de intrare **în** portul comercial. Tînărul voia să vadă Varna şi **Varna** era inaccesibilă. La ora **18,10** iahtul se alia încă **la** traversul - digului Agigea. Se slăbiseră straiul-prova şi **şartul** pupa babord. Scos în mare numai la trei zile după **lansare,** *Hai-Hui 2* făcea apă. La **18,15** s-a rupt şcota focului.

Marea urîtă. Vîntul avea tendinţa să se întărească. Livid, dînd tributul de rigoare cerut de Neptun, tînărul înlocuise şcota ruptă şi lupta disperat cu apa din santină. Cazarmamentul ud, brînza depozitată sub cuşete plutea peste paiol, etichetele dezlipite valsau în santină, mizerie, umezeală şi, colac peste pupăză, un gren care dădea iahtului benzi mari, accentuate periculos de apa din santină. Cu toate că zăcea sfîrşit pe cuşeta umedă, tînărul ieşea la manevră şi la scosul apei de cîte ori era chemat. Croaziera anului **1981** începuse sub auspicii nefavorabile. Ne-am întors în port atunci cînd s-a dezlănţuit furtura însoţită de o ploaie în trombe.

Din nou s-a confirmat că luna iunie nu este tocmai **luna** cea mai bună pentru croaziere în Marea Neagră. Erau **o mie** de treburi de făcut la bord, erau formalităţile de rigoare, ploaia trecuse **şi** în locul ei se instalase o ceaţă umedă, spartă de semnalul clamoros al nauţofonului, skipperul la formalităţi, după lege, musul luptînd cu toată harababura din iaht, după legea obiectivă pe care singur **şi-a** creat-o eliminînd ceilalţi doi membri de echipaj posibili.

A doua zi, ceaţă şi vînt de nord. Am scos totul la uscat. Musul — tehnicus universalis — a muncit pînă la **epuizare.** Am întins straiul şi şartul. Musul — medic stomatolog în viaţa civilă — a constatat că jumătate din far-

macia bordului a devenit inutilizabilă ca şi o bună parte **din** alimentele care stătuseră în apă.

în prova noastră se pregătea de plecare iahtul lui **Jimmy** Corneli, mai exact Cişmaşu, care împreună cu soţia
lui englezoaică, avînd echipaje improvizate, făcuse o navi-
gaţie circumterestră ale cărei peripeţii le publica într-un **ziar sau** o revistă din Anglia. La ora **15,30** ieşeam cu moto-

rul din Tomis şi, după ridicarea velelor, cu 4 noduri pe loch, puneam prova pe cap Caliacra.

Apoi a fost calmul plat şi ceaţa densă la nord de cap Caliacra, cu noaptea care se lăsase perfid peste iahtul imobilizat la travers de Kamen-briag. Şi unul din testele-cheie :

—■ Ne întoarcem, a spus skipperul... Iahtul este nepregătit. Imposibil în doi. Tînărul s-a înverşunat pentru ideea contrară. Avea argumente notabile. Unul ditre ele a declanşat sistemul de prealarmă al skipperului: ,,— înţelegeţi, spunea musul, trăiesc într-un oraş mic, am făcut atîta tevatură, am «interesat» atîţia oameni, ce vor spune ?“

— Cum adică „ai interesat” atîţia oameni — a tresărit skipperul şi brusc şi-a amintit de multele vizite făcute la Grădiştea de tînărul în perspectivă de a deveni mus, vizite soldate cu o mie de intervenţii tehnice necerute, cu cadouri inutile dar obligante, la care trebuia răspuns cu alte cadouri inutile şi dezobligante, un joc stupid de mărinimii reciproce pornit, îşi spunea skipperul-ţăran, dintr-o necontrolata generozitate şi detaşare a tinereţii active.

O pală de vînt spălase ceaţa. Musul pornise motorul. Iahtul fusese pus cu prova pe luminile de la Mangalia. Se instalase *d* fioapte feerică. Se vedea din larg toată salba de lumini a. coastei între farul de la cap Caliacra pînă la farul de la Tuzla.

— Explică-mi chestiunea cu „interesatul", a spus skipperul.

Tînărul era un logoreic prin structură. Skipperul un taciturn. Prin structură. Şi prin profesie. Presat de intransigenţa cu care skipperul ţinea iahtul pe luminile de la Mangalia, musul şi-a continuat o confesiune începută cu multă vreme înainte de a se ambarca, confesiune pe care cel care-a ascultat-o a luat-o sub beneficiul unei mărturisiri atît de intime încît nu voia măcar să şi-o reamintească lui însuşi.

— Sînteţi un naiv, a spus musul, demonstrînd tipului rigid de la eche ce înseamnă strategia serviciilor obligante, strategia arivismului indirect, abscons, o strategie genială

în care serviciile de toate felurile, de la dantura stil re-clamă de pastă de dinţi a soţiei cutărui şef sau ins influent,

— pînă la „băşica" cu licoare de Drăgăşani sau butul de că-
prioară, de la instalaţii supertehnice a căror funcţionare
însă era secretul lui absolut, deci crea o dependenţă per-
manentă beneficiar-producător, pînă la „plicul" aşezat
nonşalant pe naşa celui care la rîndul lui juca acelaşi joc,
condiţionîndu-şi obligaţiile de servici uzuale, făcînd din
post o vamă personală şi o feudă lucrativă ; deci o de-
monstraţie seacă, în care numele şi funcţiile unor oameni
care la rîndul lor îi făcuseră contraserviciile scontate, in-
trau într-o cavalcadă bufonă şi tragică. Şefi care-1 muta-
seră pe baza avantajului reciproc, şefi care-i uşuraseră nu
se ştie ce sporire de confort şi modernizări la domiciliu,
gestionari şi meşteri care-i eliberaseră nu se ştie ce chi-
tanţe acoperitoare de materiale de negăsit uzual, o lume
suferindă de măsele, ori fără dinţi care se bucurase de o
îngrijire specială, îngrijire neplătită cu plicul, ci cu contra-
serviciul, ceva de apocalips, ceva vîscos, leşios, gelatinos
care începuse să curgă într-un şuvoi neîntrerupt, maculînd
lemnul abia lăcuit, marea strălucitoare, cerul satinat şi
festiv. „Unde mi-a făcut loc în această strategie genială",
s-a întrebat skipperul, „ce naiba de serviciu nu i-a fost ram-
bursat" şi în clipa aceea aproape dureroasă, plină de repul-
sie şi scîrbă, a înţeles. Croaziera era un avans. Circum-
terra, ori măcar un iaht gigant, constituiau lichidarea con-
turilor. Musul avea nevoie de o firmă onorabilă care să-i
acopere capitalul constituit solid din obligaţiile terţilor. O
găsise. Avea nevoie de un precedent. Şi-l crease. Croaziera.
Acum, omul cu firma, dintr-un capriciu inexplicabil, strica
totul. Trebuia împiedicat. Argumentele deveneau patetice.
Numai surplusul de concediu neplătit cit l-a costat. Nu-
mai statul şi lucrul la iaht cît face...

Skipperul a virat de 180°. A pus prova pe cap Caliacra.

— La Varna, a spus... Du-te şi te culcă... Te scol peste
două ore.

O altă realitate, o realitate secundă, nu mai puţin reali-
tate îi luase cu asalt armura principiilor şi aşa hărtănită şi
jumulită. Vedea şi din ceasul acela a şi înţeles. Actul am-

barcării şi navigaţia cu vele puteau exista foarte bine şi în
afara sacerdoţiului. Mai ales atunci cînd puteau deveni rentabile. Sub toate aspectele... Ce rău este în asta ? Se in-
vestesc bani, muncă, se sacrifică timp. Don Quijote aparţine

de mult unui timp ireversibil. Bernard du Guesclin a murit încă din 1380 asaltînd Château-neuf-de Randon ; iar Pierre Terrail, seigneur de Bayard, acel *chevalier sans peur et sans reproche* şi-a încheiat socotelile cu lumea seniorilor briganzi care numai *sans reproche* nu erau în anul Domnului 1524, ceea ce, oricum, înseamnă acum patru secole şi mai bine, timp suficient ca umanitatea să progreseze de la ciopîrţirea adversarilor cu spada, ori luarea lor în vîrful lăncilor, la bomba cu neutroni, armă cu efect de radiaţii întărite pusă la punct de domnul Samuel Cohen, şi la exterminarea populaţiilor prin bombardament din sateliţi… Cîţiva negustori braşoveni ranchiunoşi, cărora Vlad Ţepeş le tăiase pofta de a intra în Ţara Românească după plac şi de a unelti la schimbarea domnilor, trăgîndu-le în ţeapă cîteva rubedenii, au tipărit nişte cărţulii fantaste în care domnitorul era prezent ca o întruchipare a cruzimii diavoleşti. Alţi negustori, care vînd „groaza" în tomuri apocaliptice menite să sensibilizeze nervi bolnavi, au preluat cărţulia cîrnăţarilor braşoveni din secolul al XV-lea, prezentînd-o reactualizată amatorilor de groază contemporană, neglijînd faptul banal că de prin anii ’50 ai bravului nostru secol nuclearizat şi cosmonautizat, savanţi redutabili fac cercetări şi mai redutabile în domeniul armei nucleare tactice, stabilindu-şi două preferinţe : una vizînd arme care elimină radiaţiile, maximizînd efectul suflului şi al căldurii, deci oferindu-ne posibilitatea fericită de a ne spulbera calcinîndu-ne în acelaşi timp ; cealaltă vizînd arme care reduc efectul suflului şi al căldurii, eliberînd maximum de radiaţii spre fericirea postumă a speciei şi a globului terestru. Bomba domnului Samuel Cohen eliberează 58% din energie în efect de suflu şi căldură, 5 % radiaţii imediate şi 10 % căderi radioactive, înlăturînd pagubele materiale colaterale. Propaganda marilor puteri îmbrăcată ad-hoc în sutană discută ,,morala “ folosirii unora din armele nucleare „mai umane" în paguba altora „mai puţin umane", în vreme ce arsenalele lor

îndeasă în depozitele subterane stocuri noi de arme nucle-
are „mai umane" şi „mai puţin umane" cu scopul per-fect etic de a se descuraja reciproc. Astfel că, dintr-un substantiv comun, descurajarea a sărit în plină atenţie con-
temporană, devenind politică de stat slujită de zeci de cal-
culatoare electronice, echipele de logicieni, matematicieni,
sociologi şi istorici care întreprind cercetări operaţionale pe calculatoare, suferă într-un fel de alienare cibernetică şi jocul lor de-a intimidarea, stupiditatea de a crede că pot
dispune după plac de Europa şi Terra, de istoria trecută, prezentă şi viitoare a umanităţii încarcă substantivul comun mai sus amintit cu bugete uluitoare, bugete care — investite în emisfera de sud suferind de foame cro-
nică, bîntuită de subnutriţie şi mortalitate infantilă zgudu-
itoare — ar reechilibra şi relansa economiile gîtuiţe ale monştrilor industriali...

Cockpitul lui *Hai-hui 2,* lojă scăldată de odorile mării şi ale cerului înstelat, de unde şi din care spectacolul lumii se vede într-un panoramic uriaş pînă în culise şi dincolo de ele, de unde şi din care se aud scrîşnetele vechi-
lor maşinării ale imperialismelor unse cu fraze lacrimo-gene şi ca un laitmotiv glasul ruginit de intrigi al lui Talleyrand şoptind protagoniştilor contemporani ai escala-
dării războiului rece : „în politică, ceea ce este brutal este
mai important decît ce este adevărat". De fapt, nu era gla-
sul lui Talleyrand, era glasul iniţiatorului meu în culi-sele unui microcosmos doar bănuit, glas care mă obliga să
las skipperul de veghe la eche şi cu dublul meu cel de la masa de lucru să încerc să înţeleg, pentru a-mi face un punct adevărat de la care să pornesc croaziera anului 1981.

...Apoi a venit al doilea şoc revelator, transformînd tot mai mult croaziera, adică o călătorie pe mare (la o privire superficială) într-o aventură a cunoaşterii unei tipologii umane. Notasem indiferenţa musului la ceremo-nia fastuoasă a apusului, la felul cum ieşise din întuneric coasta românească între Costineşti şi Mangalia. Dincolo

de spectacol, se presupunea interesul profesional : repere de navigaţie, observaţii şi recunoaşteri, determinări de repere cheie. Deci dublasem cap Caliacra, pusesem prova pe Varna, cînd după bunul obicei al locului vîntul s-a întărit brusc. Trecut la schimbarea focului de drum cu focul de furtună, musul executase operaţia cu curaj şi dexteritate. Este întotdeauna un act de bărbăţie ca pe valuri şi vînt, într-un echilibru precar să stăpîneşti singur cei 10 m^2 ai focului de drum biciuit de rafale, să primeşti din plin crestele deferlanţilor, să le vezi inundînd puntea prova,

să auzi vuietul surd al mării, întunericul să mărească senzaţia de izolare absolută şi să duci la bun sfîrşit totul, fără ajutorul nici unui coechipier. Atent să ţină iahtul cu prova în vînt şi să nu-şi piardă musul, skipperul n-a văzut cînd furtuna l-a scos din golful Vama, aruncînd iahtul spre larg. A urmat o noapte de volte, singura alură posibilă în furtuna care şi-a atins apogeul spre orele 02,50, fiind cu vîntul două carturi dinaintea traversului, sau cu el de mare larg. Desigur se putea fugi lesne la Bosfor. Dar musul dorea Varna şi skipperul avea obligaţia materială să-l ducă la Varna. Povestea nopţii aceleia, cu skipperul la eche, firesc şi cu musul în cabina umedă, este relatată în cartea *Croaziera cu vele,* unde sînt analizate cauzele marşului rătăcitor între cap Caliacra şi Şabla.

Al doilea şoc revelator amintit s-a întîmplat în noaptea de duminică 21 iunie în cartul musului între orele 2 şi 4. Redublasem cap Caliacra. Era o noapte senină, caldă, cu o mare ingenuă şi feciorelnică, în şoaptele legănătoare, ale căreia nu se păstrase nimic din chiotele bezmetice ale furtunii, nimic din gemetele arboradei, nimic din teroarea deferlanţilor înspumaţi. Vînt din Vest-Nord-Vest, briză bună, 3 noduri pe loch, toată coasta dantelată de salbei a de lumini ale localităţilor. Desigur, instructajul de rigoare... Aici Bolgarevo !... Acolo Balcic !... Acolo, în prova, lumina de la Euxinograd. Ţine pe lumina de la Euxinograd. Văzut ? !... înţeles ? Repetăm ?

— Somnul greu după 24 de ore de stat la eche. Altă ţară a echipajului în doi, al doilea fiind un novice perfect. Epuizarea fizică a skipperului, în primă treime de timp a croazierei. Prin somnul greu, uleios, prăbuşit într-un abis plin de coşmare, skipperul a simţit cum iahtul bandează, cum vîntul se întăreşte, cum valurile ling coca din ce în ce mai sonor. Căzut într-un întuneric cleios populat de forme incerte care-1 sufocau, lipindu-i de trup zeci de braţe reci, înlănţuindu-1 cu funii reptiline, vîscoase, skipperul se afunda din ce în ce mai adînc în coşmarul indescifrabil. Glasul musului venit de departe, dintr-o realitate la care participa prin coşmar, l-a adus la suprafaţă. Dormise 45 de minute după 24 de ore de luptă cu vîntul şi Valul. **:.i**S-a întărit vîntul, a spus musul. Vine furtuna.

Ieşit în cockpit, sckipperul a constatat **că** vîntul s-a **întărit** cu **2**—**3** metri pe secundă, că iahtul este bandat dincolo de 20° şi că, în loc să ţină prova pe lumina de la Euxinograd, se repede cu 8 noduri pe loch în debarcaderul **de** la Balcic.

Pierzînd lumina direcţională fără s-o controleze cu compasul de navigaţie, musul pusese prova pe un grup notabil de lumini reprezentînd o localitate, implicit strînsese vîntul şi de aici toată tevatura. Inutilă orice explicaţie a skipperului, precum că o lumină care marchează un cap, în cazul nostru evident roşie, nu poate fi confundată cu **o** puzderie de lumini verzi-albăstrui dispuse după desenul unor străzi în pantă, că această confuzie explicabilă la un novice a condus la strîngerea vîntului şi deci la bandarea exagerată a iahtului, că un obiect de la uscat poate fi foarte bine acoperit de un banc de ceaţă, experienţa fusese făcută şi atunci păstrarea direcţiei se face la compas, inutilă blîndeţea pedagogică. Musul era infailibil. Skipperul îi dăduse direcţia pe care el a ţinut iahtul fără nici o abatere. Skipperul a făcut confuzia. Skipperul trebuia să... Skipperul n-a făcut... Altădată o să însemne fiecare dispoziţie dată de skipper. Cele 45 de minute de cart în care n-avusese auditoriu, noaptea, singurătatea, declanşaseră o pledoarie stupefiantă întru apărarea infailibilităţii. Apărare transformată vehement în acuzare. Dcci, insuleţul venit dintr-un dispensar oltenesc, nu asta-făcea insuleţ (sînt inşi veniţi din satele cele mai izolate

ale sus-numitei provincii care-au devenit căpitani de cursă lungă, cunosc cîţiva dintre ei, iar unul, coborît din Vrancea, cu biografia marcată de toate legendele ţării, autor de excelente cărţi de specialitate îmi este prieten), insuleţ îl făcea explozia de orgoliu fără obiect ; deci insuleţul, pocnind de orgoliu, se constituia în perfecţiunea însăşi, fără urmă de umor. Erau martore constelaţiile, era martoră marea, martori cerul, noaptea, continentul, vîntul, iar acolo pe un metru patrat de cockpit, insuleţul care perora vehement zvîrlind cosmosului ca din trompetele Ierihonului, ştirea că este prezent, omniscient şi infailibil. Skipperul a avut atunci senzaţia încercată pe Ocean, la sud de Tropicul Cancerului, în nopţile înăbuşitoare ale cabinei de pe

nava-şcoală *Mir cea,* cînd de pe tavanul acesteia îşi dădeau drumul asupra lui carcalacii aceia mari şi obraznici; nutrind în căpăţîna cît gămălia de ac gîndul că, de fapt, universul se reduce la ei.

— Vorba ! a retezat skipperul logoreea musului... După care a înhăţat echea, a pus prova pe lumina de la Euxinograd, musul a citit compasul şi skipperul s-a întors în cabină fără să mai poată adormi. Vehemenţa cu care musul nu-şi recunoscuse greşeala, aruncînd-o în responsabilitatea lui, îl ultragiase adînc. Nu se întîmplase nimic ; dar putea să se întîmple, drumul compas era trecut regulamentar în „Caietul de cart“ şi „Jurnalul de bord“, tînărul fusese luat la iaht cu dragostea arătată unui frate mai mic şi dintr-odată se comportase ca micul cocoşel roşu, fără ca instinctul să-l slujească la fel de bine şi fără să ştie ce destin îi hărăzise skipperul prea grăbitului sicofant. Senzaţia că sute de carcalaci îţi pipăiau carnea... că sute de carcalaci îţi foşcăiau în gînduri, se foiau pe limbă, pe buze, pe retină. Chestiunea depăşise incidentul banal. Aruncase un nou sput de lumină asupra „carcalacului barbarez" specia ,,alutus“„ spre a o deosebi de specia „maritimus“, cunoscută de skipper în porturile lumii... Ceva profund, zguduitor se petrecuse cu violenţă sub tăcerea înţeleaptă a constelaţiilor. Singurătatea, marea, întunericul dăduseră faptului întreaga lui semnificaţie morală, care îndeobşte scapă în tumultul vieţii cotidiene. Personajul secreta prin toţi porii suficienţa şi laşitatea. Cea mai odioasă dintre laşităţi. Aceea de a nu-ţi recunoaşte greşeala. Aceea de a arunca greşelile tale asupra altora. Un fel de meschinărie neagră, mizeră începuse să adie peste iaht. Aromele fruste ale mării începuseră să se descompună, să devină pestilenţiale. Fişa de personaj trebuia completată. Croaziera trebuia să devină un mijloc de a pune un diagnostic moral. Instrumentarul de diagnosticare era constituit din iaht, din spaţiul geografic, din timp şi din capacitatea de observare. ,,Să punem toate astea la treabă", şi-â spus skipperul, preluînd cartul !

Aşa s-a făcut că duminică 28 iulie 1981 la orele 11,50

iahtul *Hai-Hui 2* se afla la traversul insulei Hînaliada din vestul arhipelagului Prinkipo, avînd la bord skipperul şi musul care-şi pierduse treptat identitatea, confundîndu-se

intim cu specia „alutus“ a carcalacului barbare-/. Skippe-
rul asistase la două , escale : Varna şi IstanbuL Patronase
entuziasmul dement cu care carcalacul său prospectase
piaţa în lungi şi istovitoare marşuri la capătul cărora se
manifestase regretul paupertăţii, al nedreptăţii care-1 pri-
vau de procurarea bunurilor de larg consum etalate în
Bazar în cantităţi şi varietăţi ameţitoare. Urmărise cu o
maliţie neloială cum se aplică în cazul respectiv engle-
zescul *„he enjoys himself ai Istanbul“,* adică „cum îşi place
sieşi în Iştanbul" omul care nu depăşise „prăvălia” nici mă-
car cu un gînd. Iată-1 pe învăţăcelul lui Epicur, Metrodorus
scos din circuit. Metrodorus avusese lipsa de inspiraţie să
creadă că pentru fericire este mai însemnată cauza care se
află în noi, decît cea care vine de la lucrurile din afară.
Musul dovedea cu strălucire, contrariul. Tot ce vine din-
afară ne scaldă intr-o. fericire fără de margini. Liste de
preţuri comparative, cîştigurile stomatologilor instanbulezi,
costul danturilor false,, al artizanatului banal, al produse-
lor fabricilor de pielărie şi blănărie, contravaloarea în
mărfuri a unei extracţii de măsea, sau a unei plombe, ului-
toare operaţii de aritmetică comercială, o lume văzută prin
ce cîştigi şi prin ce poţi cumpăra cu cît cîştigi, fără nici o
referire la datul istoric, la circumstanţe, la ceilalţi.

Seri lungi de logoree contabilă, de inventariere' a co-
merţului cu toptanul sau cu amănuntul. Skipperul se in-
struia, lacunele lui se completaseră uluitor, Istanbulul îşi
lărgise surprinzător conţinutul. Interesul, nu altul decît
cel care-1 viza direct, imediat, remuneratoriu, îşi iţise iarăşi
urechile, întreaga contemporaneitate se reflecta în con-
ştiinţa musului purtînd o singură firmă : Bazarul...

Duminica se arăta favorabilă navigaţiei spre sud. Se
ridicase cunoscutul vînt de nord-est. Skipperul dubla
insula Hînaliada şovăind între o escală de cîteva zile în
insule, sau o tentativă de a ieşi în Egeea. Mai la urma urmei
ce-1 privea modul în care musul îşi realiza fericirea perso-
nală, atîta vreme cît n-o făcea în dauna eudemonologiei

skipperului şi a siguranţei iahtului ? Dimpotrivă, la acest ultim capitol se demonstra de o perfectă utilitate la bord. Gătea, credea cu obstinaţie că realizarea unei piese metalice, oricare ar fi fost ea, este mai importantă în sine decît oricare dintre ideile fixe ale skipperului legate de

recunoaşterea luminilor de drum şi de poziţie ale navelor,
de menţinerea unui drum compas riguros şi decît alte fleacuri decurgînd din meteorologie, hidrografie, hărţi şi, în general, din navigaţie. Deci, nimic care să împiedice croaziera. Incidentul din largul golfului Varna părea să fi fost uitat. Părea numai. Musul îşi păstra părul zbîrlit. Skipperul se păstra vigilent. îşi prelungise carturile de noapte. Dormea cu un ochi deschis. ,,Să încercăm", şi-a spus la orele 12,30, ieşind în largul arhipelagului şi punînd prova pe insula Marmara, dincolo de care se deschidea partea largă a strîmtorii Dardanele. S-a întîmplat ca după-amiaza aceea şi noaptea feerică de după să declanşeze logoreea musului. Nu se ştie de ce, omul simţea
nevoia unor argumente. A început prin relatarea purităţii lui în comparaţie cu detracarea în care se pierdeau colegele de dispensar şi breaslă, beţive notorii pe care era obligat să le care cu maşina, ca pe nişte rebuturi. Văzîndu-se ascultat, a trecut la inventarierea tipologiei microcosmosului căruia aparţinea. Portretele caricaturale ale datornicilor, ale şefilor şi subalternilor, ale pacienţilor, ale
funcţiilor, ale celor fără funcţii, ale prietenilor, şi, insupor-
tabil, la analiza, acidă a propriei familii. La cantitatea de apă folosită iraţional de fiecare membru de familie, la gra-
ficul de iluminaţie casnică, la gramajul de pîine, la socotirea risipei care se face cu întreţinerea relaţiilor familiale şi sociale, la infidelităţile conjugale, la aventurile excentrice ale surorii lui care-1 minimaliza şi ridiculiza fără să fi realizat nimic în viaţă. Dumnezeule, iarăşi contabilitate !
Şi ce fel de contabilitate ! Skipperul • s-a simţit umilit pentru fiecare dumicat ingurgitat la bord. Pentru fiecare gură de apă sorbită. Pentru aerul necesar respiraţiei, pen-
tru risipa de suprafaţă a pielii expusă soarelui, pentru lăcomia de a prinde pe vele cît mai mult vînt... Valuri de seu rînced îi curgeau pe gîtlej, sufocîndu-1. Musul avea harul abjecţiei. Nimic şi nimeni nu rămînea în afara abjecţiei. Un imens abces interior crăpase. Se stabilise un dezechilibru între presiunea exterioară a orăşelului unde abcesul se formase şi presiunea coloanei de mercur la ni-
velul mării. Presiunea interioară a abcesului irumpsese, împroşcînd iaht şi mare, noapte şi constelaţii. Cînd n-a mai putut suporta, skipperul a virat de **180°,** punînd

prova

pe Istanbul. Nu se întâmplase nimic grav la bord. Iahtul nu mai făcea apă, motorul „Veterock“ de 12 C.P. fusese pus la punct de politehnicul stomatolog care dobîndise iscusinţa să-i schimbe bujiile din mers, tot ce ţinea de datul obiectiv era favorabil coborîrii spre sud. Apăruse altceva de natură să ucidă. Ceva de domeniul subiectivului. Incompatibilitatea psihologică. Ceea ce grefierii numesc laconic „nepotrivire de caracter”. Revelaţia care, conduce la despărţire cupluri care-au trăit împreună cîteva decenii, sau numai cîteva zile. Senzaţia stranie că „nu se mai poate aşa“. Stările de spirit incerte care se însumaseră la bord, nebuloase pînă atunci şi aparent inexplicabile, cele care se dezvoltaseră conform unei dialectici previzibile, se aglutinaseră, se limpeziseră, se selectaseră, deveniseră certitudine şi ceruseră măsura radicală. întoarcerea cît mai grabnică la Tomis. Desfacerea echipajului. Desigur, totul în limitele sportivităţii. Desigur, după ce skipperul a calculat cu un procent de 25% în favoarea musului obligaţiile pe care le-ar fi avut faţă de acesta, convertite în mile marine de croazieră, zile de escală turistico-comercială, carturi prelungite şi peste rînd spre a-i asigura maximum de confort şi odihnă. Nici urcarea Bosforului cu vînt din prova şi valuri mari, în volte, folosind velele şi motorul, nici valurile uriaşe cu care au fost întîmpinaţi în Marea Neagră, nici abilitatea musului în a schimba bujiile în cîteva secunde, nici furtuna finală cu compasul de navigaţie aiurind sub influenţa unei anomalii magnetice la cap Caliacra n-au mai contat decît ca etapele succesive, necesare, pentru întoarcerea la Tomis. Croaziera anului 1981 fusese iremediabil ratată moral. Atît de iremediabil ratată moral, încît rămîne în palmaresul lui *Hai-Hui 2* ca o pată neagră.

MEMENTO VIVERE!

Puiu era de mult îndrăgostit de *Hai-Hui 2.* De cinci ani încoace încerca să-şi construiască un iaht. Pentru a-şi realiza visul plecase din Oradea şi se stabilise

la Constanţa, fără că această migrat ie spre mare să-l apropie de obiectul dorit. Se întorsese la**Oradea. De aici plecase să lucreze în Libia. începuse să adune... aparate de bord. Cam anapoda. Un compas mic de navigaţie, apoi obiecte cvasi-inutile : o porta-voce electrică, o lanternă-proiector-lampă cu neon care-şi putea programa un sistem de semnalizare, sofisticată şi arătoasă, un binoclu. Reviste de iahting. Astea toate mi le spune spre mijlocul verii anului 1982 pe trotuarul din coada calului statuii lui Mihai Viteazul. Cu o seară înainte primisem un telefon de la bravul meu marangoz şi constructor, Jacoppo-Iacob Frenţescu :

— „Domnul scriitor, v-am găsit cumpărător pentru *Hai-Hui* un băiat pe cinste... Vi-1 recomand din toată inima. Este din Oradea. Vine mîine la Bucureşti. “

Da ! Voiam să-l vînd pe *Hai-Hui 2.* Nu-mi puteam irosi verile în a cărăuşi pe mare diverşi şi din aceşti diverşi o bună parte alcătuită din impostori. Făcusem cinci croaziere : două scurte şi trei medii, începusem să mă profesionalizez, adunasem experienţă specifică de iahting în Marea Neagră şi Marmara, forţasem uşi închise, ba chiar zăvorite straşnic, scrisesem două cărţi izvorîte din această tentativă de a cuceri unul din sensurile propriei mele existenţe, prelungind pe mare aventura miraculoasă a zborului, aveam gata pe fişe o carte tehnică, intitulată atunci „Cartea skipperului", ştiam că se maturizaseră condiţiile materiale care să deschidă marea pentru micile veliere româneşti, *Hai-Hui 2* devenise un port-drapel şi cu toate astea ? !... Desigur, dădusem un anunţ publicitar. Desigur, se prezentaseră cumpărători. De la amatorii de pescuit guvizi, la cei care scontau pe o investiţie sigură. Poate să fi fost printre ei şi mari pasionaţi ai mării. Poate. Tînărul blonziu din vara trecută îmi inoculase o doză solidă de scepticism. Stela nu voia deloc să-l vînd pe *Hai-Hui 2.* Făcea parte din familie. Renunţările ei, regimul de austeritate solicitat de armarea iahtului şi pregătirea

croaziere-
lor, grijile, vicleniile şi lacrimile prin care încerca în fie-
care vară să-l îndepărteze de mare pe infractor, suferiseră
brusc o transformare neaşteptată. „Cînd ai să-ţi poţi construi alt iaht ?“ „— O să luăm o rulotă şi, în loc să plimb diverşi, care să mă lase singur în cine ştie ce port, o să facem croaziere terestre în familie." Aprins la **ideea**

asta generoasă, zugrăvisem în noaptea respectivă binefa-
cerile turistico-culturale ale croazierelor terestre cu rulota.
Ce peisaje, ce oraşe, ce ţinuturi mirifice din Deltă la sfenta monastire a Putnei şi de-acolo pe la Săpînţa, cobo-
rînd prin Apuseni spre locurile natale, cîtă istorie pentru Horia şi Voica, cîtă poezie, ce mijloc excelent de educaţie !
„Asta o putem face şi cu cortul. Rulota se fabrică la Sa-
lonta. Iahturi nu. Nu vreau să-l vinzi pe *Hai-Hui.* Este un prieten. Din cei mai cinstiţi şi devotaţi. Ai făcut din el un personaj brav şi loial. “ Secundul îmi pleda cauza cu pa-
timă. Mă ipocrizisem destul cu vînzarea. C-înd vreun cum-
părător se vădea prea insistent şi decis, ceream fără sfială
preţuri exorbitante, capabile să-l scoată din joc şi pe Cre-
sus-ul beneficiilor ilicite din tot sistemul socialist. „Bine“, m-am lăsat convins cu greutate. „Dar tînărul vine mîine de la Oradea, ori de la Constanţa. I-am promis lui Iacob...“

La ora 10 exact, am virat şi parcat în spatele statuii celui care mi-a cerut o bună parte din viaţa mea. Stela în maşină. „Să văd eu, a zis. Ştii că nu mă înşel la oameni"...
Pe trotuar un tînăr avînd la picioare o geantă de voiaj. „Eu sînt Nicu, a spus... Vă cunoaştem... Fratele meu vrea să
cumpere. Vă aşteaptă vis-â-vis... Uitaţi-1.“ Deci Vasile Ol-
teanu, fratele lui Nicu, cel recomandat „din inimă'[1] de don’
Jacoppo, care de fapt nu se angajase să-i construiască un
iaht. Vasile Olteanu, maistru energetician la un trust de construcţii orădean, cititor remarcabil, cu gustul culturii, cu nişte ochi albaştri luminoşi, cu mîîni puternice, bine le-
gat, foarte exact în raţionament, foarte strîns în argu-
mentare.

— De unde ai bani să cumperi un iaht ? l-am întrebat.

— Acum n-am decît pentru un avans. Dar voi avea în următoarele două luni.

Urmînd exemplul profesioniştilor descurajării ciberne-
tice, i-am expus tînărului maistru toate plictiselile legate de
iernatec, darea la apă şi scoaterea de la apă, armarea şi de-

zarmare ; costurile drumurilor Oradea-Constanţa, costul întreţinerii, l-am chestionat asupra experienţei de iahting,
asupra relaţiilor de familie şi a opiniei soţiei lui, asupra trecutului îndepărtat şi a viitorului apropiat. Nu vindeam **un** obiect. Ii hărăzeam împlinirea unui vis. Poate propria **lui** împlinire. Toate întrebările şi-au primit răspunsuri edi-

ficatoare. Băieţii fuseseră ieri la *Hai-Hui.* Mîngîiaseră lemnul, Ascultaseră vîntul cochetînd cu iahtul. Auziseră marea.

După ultima întrebare a „vînzătorului", au început întrebările „cumpărătorului"... Adică îmi dau eu seama ce este *Hai-Hui 2* ? Cum este construit ? Ce siluetă dumnezeiască are ? Ascultam şi nu-mi venea să-mi cred urechilor. Era o jubilaţiune estetică. *Hai-Hui 2* îşi recăpăta toate atributele cu care propriul meu vis îl îmbogăţiseră, văzute cu un ochi proaspăt, entuziast, plin de imagini miraculoase. Nimeni, niciodată, nici cei care beneficiaseră de siguranţa perfectă pe care le-o oferise iahtul, nu-1 văzuseră aşa. Era patimă şi delectare, era încîntare şi fermitate, era fantezie şi realitate imediată, era recunoaşterea rolului de pionierat, de port-drapel, era o ascuţită pătrundere în valoarea morală a iahtului. Maistrul energetician de la Oradea mi-a vorbit apoi de cărţile mele, care într-un fel ciudat erau şi ale lui. Aşa a devenit Puiu coproprietar, în afara oricărei tranzacţii, indiferent că actul a fost redactat la Notariatul de Stat. Un coproprietar de ideal. Secundul a găsit formula fericită, dîndu-i aprobarea. Ziua era radioasă, duioasă şi nostalgică, aşa cum sînt zilele de sfîrşit de august în Bucureşti. Ceva se schimbase radical în raporturile mele cu *Hai-Hui 2.* Desigur, puteam să am neşansa de a fi victima unui impostor... Atunci lucrurile ar fi devenit imposibile, începînd cu modul de a folosi nava în comun sau separat şi terminînd cu alcătuirea echipajului. Puiu şi-a mărturisit neliniştea în legătură cu tratamentul aplicat iahtului. O vară întreagă pe cavalet ? ! Păcat ! Se duce el cu fratele lui la Constanţa, îl raşchetează, îl chituiesc şi-l pregătesc pentru dat la apă. Măcar zece zile să stea la apă...

Era în băiatul cu ochi albaştri o bucurie adîncă, fremătătoare. Mi-am văzut în retina lui propria mea bucurie din ziua aceea sărbătorească cînd *Hai-Hui 2* s-a aşezat pentru prima oară pe apă, cu o graţie plină de forţă robustă... Ne-am întîlnit în Tomis, mai tîrziu, cînd Puiu şi

fratele lui lucrau la iaht. Toate indiscreţiile aparţin lui Horia. Şi Voicăi. Ei l-au auzit şoptindu-i lui *Hai-Hui,* tandre vorbe de mîngîiere. Alintînd lemnul. Vrăjindu-1. Ei l-au auzit zbîrlindu-se la cei care, din nepricepere, „sezonişti“ din cine ştie ce colţ de ţară, făceau aprecieri prosteşti,
lor le-a comunicat mai direct dragostea şi încîntarea, bucu-

ria de a se afla la bordul lui *Hai-Hui 2.* Să-mi fi oferit destinul şansa unui coechipier aşa cum şi-l visează toţi skipperii din lume ? Să-mi fi oferit don'Jacoppo, pe lingă opera de marangozerie care este *Hai-Hui 2,* un coechipier
adevărat ? Să fi acţionat în sfîrşit acea lege a compensaţiei care lărgeşte mereu sfera umanului spre a şterge gustul rînced al experienţelor de echipaj ratate parţial la fiecare croazieră ? Să fie tînărul care mîngîie stejarul luciu
cu palma lacomă unul din cei purificaţi prin focul sacru ? Să fie maistrul energetician de pe Crişul Repede torturat vizibil de marile întrebări ale împlinirii lui ca om şi bărbat al acestui timp, care şi-a purtat dilemele şi certitudinile
prin peşteri ca speolog amator, prin munţi ca alpinist dor-
nic să-şi înfrîngă răul de înălţime, sub soarele de foc al deşertului spre a-şi măsura rezistenţa, răbdarea şi tenaci-
tatea, să fie el unul din aleşii pentru marea încercare numită pe fişele şi caietele mele „CIRCUMTERRA“ ? Pot oare scrie cu majuscule numele lui în capul fişei care va deschide croaziera anului 1983, pentru că trebuie să fie o
croaziera a anului 1983 şi dincolo de ea o croazieră sumă,
o croazieră totală, croaziera visată în taină de toţi veliştii împătimiţi ai lumii ? !

Fi-vă benefică de astă dată această fişă ? Cu anii, lunile,
zilele şi orele cînd demnitatea ireductibilă, forţa de a se întrupa în năzuinţă, stăruinţa şi voinţa rezistînd eroziunii şi ruginii, vor impune adevărul a ceea ce ESTE potenţial noul coechipier, ori cotidianul şi marea vor muşca adînc mortarul care leagă structurile construite cu
ologică de fier, surpînd opera ?

AMARINIZARE : TIMP 1 !

Se poate întîmpîa ca cititorul grăbit să ajungă **la** „peripeţie[1]*, adică la momentul cînd se ridică velele **pentru** ieşirea în larg, să facă obiecţii la aceste pagini în **care** este vorba de peripeţia terestră, adică o însumare de

cauze şi eiecte care conduce la acel moment plin de vi’ajă, de incertitudini şi de bucurie concretizat în comanda : „mola prova, mola pupa" ! Sătul de improvizaţii de toate genurile, acest rău al secolului care născoceşte de la genii şi supergenii pînă la pseudospecialişti şi pseudocoechipieri de iahting, skipperul lui *Hai-Hui 2* şi-a propus în toamna lui 1932, să nu mai abdice de la nici unul din prerogativele profesionalizării. Cum Puiu venise cu o viziune proaspătă a reamenajării iahtului, cum dragostea lui faţă de *Hai-Hui 2* devenise pasiune lucidă, raţională, s-a acceptat propunerea de a se reamenaja interiorul în sensul confortului, al măririi spaţiilor de depozitare, **al** sporirii funcţionalităţii blocului bucătărie şi masă de navigaţie, al optimizării cuşetelor şi, în ultimă instanţă, **al** modernizării designului şi al accentuării elegantei interioare prin retapisarea cuşetelor. Erau necesare deschiderea unui nou buget şi găsirea unui meşter sau **a** unor meşteri care să opereze susnumitele reamenajări schiţate împreună cu prietenul tehnic şi susţinătorul ultimelor trei croaziere, căpitanul locotenent inginer Teodor Asimit. Fusese adus de la Bucureşti pentru un sejur la mare iahtul „Măriuca“, un Star reamenajat, cabinat şi armat de un inginer bucureştean, prin care se află un lucru îmbucurător : pe lîngă iaht-club „Electrica” Constanţa, posesor al unei secţii de turism nautic avînd o flotilă de aproape 10 iahturi maritime ; iaht-club „Electrica“-Bucureşti a înfiinţat recent o secţie de turism nautic avînd cîteva iahturi care au navigat pe mare şi cîteva în construcţie. Noutatea era de natură să entuziasmeze. Iată că pînă mai ieri nu exista nici o formă organizatorică **a** iahtingului românesc de croazieră şi că puţinii temerari care străpunseseră indiferenţa oficialilor sportului respectiv coborînd rîurile ţării cu plute ingenioase, navigînd pe Dunăre de la intrarea în ţară pînă la vărsare, tatonînd marea, aveau acum cadrul organizatoric necesar să-şi practice sportul favorit de vacanţă. Fost velist de performanţă, inginerul putea participa la croaziera anului 1983, cu atît mai mult cu cît se ocupa şi de susnumita secţie bucureşteană. Să găsim un meşter ! Iată una din problemele-cheie ale profesionalizării sub auspiciile căreia începeau pregătirile, amarinizarea echipajului şi viitorul croazierei. Este plină lumea de meşteri. Mulţi din ei roseseră cu tenacitate o bună parte din economiile skippe-

rului-ţăran şi cu foamea nepotolită îi roseseră şi o cîtime din ficat. Jacoppo este prins în mreaja a o sută de proiecte mirobolante, dintre care construcţia unui iath gigant pare că-1 domină, nelăsîndu-i timp să se ocupe de fleacuri, cum ar fi proiectata reamenajare. Prin şoapta portului ajungem faţă-n faţă cu meşterii. Sînt tîmplari-modelori, pînă la urmă se despart şi rămînem cu un tâmplar tînăr din Medgidia care lucrează la o cooperativă constănţeană, om cu figură receptivă, purtând ochelari care-i dau un aer savant. I se aduc reviste cu interioare de iahturi, i se desenează piesele, se măsoară spaţiile, i se
dă avansul uzual. Puiu îşi asumă responsabilitatea legăturii, Relu Asimit, cum se numeşte în familie căpitanul, pe aceea de arhitect şi consultant tehnic. Toate bune S[1] frumoase, meşterul dovedeşte zel şi apreciază că cel târziu
la 1 noiembrie ne predă iahtul la cheie. Iată-ne eliberaţi de una din lucrările cele mai importante care vor spori atît cantitatea de alimente şi apă la bord, asigurînd o sto-
care perfectă, cît şi confortul echipajului, condiţii indispensabile unei croaziere lungi ca cea proiectată. Adică Marea Egee şi în Egeea o rută impusă de vîntul dominant Meltemi pentru un iaht venind din Nord : Dodecanezul, coborîre spre Creta, Creta, revenire prin Samos şi Lesbos la Dardanele.

Proiect schiţat sumar, care trebuia definitivat în cursul toamnei şi al iernii, ca apoi, încă de la începutul primăverii să fie pus în practică prin pregătirea tehnică a iahtului. Proiect perfect realist, izvorît dintr-un studiu atent al hărţilor şi documentelor nautice, dintr-o lectură riguroasă a unor croaziere-sondă în Egeea efectuate de echipaje ale unor iahturi sub pavilion francez şi italian, trimise să prospecteze această mare în perspectiva iahtin-
gului charter şi profesionist. Experienţa acumulată îl obligă pe skipper la o remaniere totală a modului cum îşi organizase croazierele precedente. Mod viciat de **cecurile**
în alb semnate în beneficiul coechipierilor. Metoda **de** a. primi la bord pe primul ofertant, deschizînd o fişă din momentul prezentării, fără să intereseze biografia **lui,** re-
laţiile lui cu locul de muncă, viaţa **lui** personală **şi** fareu-

lială s-a dovedit falimentară. Se cîştigase un punct de sprijin puternic al croazierei. Secundul iahtului, indiferent că nu avea nici un fel de experienţă marină, nici un fel de şcoală de vele, era tot atît de cointeresat cît şi skipperul în perfecta pregătire a iahtului pentru croazieră. Entuziasmul său lucid propusese îmbunătăţiri tehnice viabile. Principiul său de coexistenţă era riguros cel al regulamentului de bord. Omul avea harul ideii, dar şi pe al subordonării fireşti pe mare. Începîndu-şi profesia prin a se căţăra pe stîlpii de înaltă tensiune, cînd leşiuit de căldurile toride ale verilor, cînd îngheţat de crivăţul iernilor, supunîndu-se rigorilor muncii în echipă, lucrînd la instalarea unor magistrale electrice, conducînd la rîndul lui o echipă de lucru, depanînd defecţiunile electrice ale marilor macarale, fişa lui se alcătuia nu din dorinţe vagi şi somnolente, ci din acţiunea născătoare de fapt productiv. Secundul iahtului avea un orgoliu dinamic născut din conştiinţa că aparţine clasei muncitoare. Mîinile lui ştiu să rezolve. Munca l-a întărit moral şi fizic. Ştie să-şi organizeze viaţa. Este un alt eîştig esenţial. Cine
ştie să-şi dirijeze astfel viaţa încît să împace comandamentele socialului cu propriile lui năzuinţe de echilibru şi împlinire, va şti să fie un factor de echilibru la bord. Al treilea şi al patrulea membru de echipaj nu vor putea fi în dezacord cu viaţa normală de croazieră. Skipperul voia să sporească siguranţa, confortul şi rapiditatea noului marş prin folosirea aparatajului de legătură şi transmi-
siuni : un radio-telefon şi un aparat de radio emisie-recepţie, un releu de radio-amatori informat în fiecare zi asupra punctului navei şi a întîmplărilor de la bord cu flux dublu : iaht-ţară ; ţară-iaht ; un fel de preambul şi repetiţie pentru o croazieră lungă, indiferent că va fi un „tranşat", cum se numeşte în iahtingul de croazieră traversarea Atlanticului, sau orice altă croazieră pe spaţii depăşind 1500 de mile marine. De asemenea trebuia asi-
gurată o perfectă funcţionare a motorului pentru a se dobîndi autonomia iahtului în strîmtori şi manevra în porturi, trebuiau înlocuite cîteva piese metalice, dintre care suportul motorului în primul rînd, trebuia refăcut catargul care putrezise mai jos de crucetă, înnoite mane-

vrele fixe, confecţionate două ancore mici pentru manevră şi siguranţă, rezolvată problema-cheie a luminilor **de** drum şi de poziţie.

Acestui capitol de pregătire tehnică trebuia să i se adauge unul de pregătire teoretică. Capitol amplu care însuma studiul la hartă şi al documentelor, sinteze trecute
pe fişele de navigaţie, întocmirea „Memoratorului", tipizarea „Jurnalului de bord“, „Caietului de cart“ şi al „Caietului de prognoze m-r.eo pentru protecţia navigaţiei cu mijloacele bordului”, tipizare întrunind esenţialul din diferitele tipuri de documente imaginate şi folosite la bordul lui *Hai-Hui 2.* Trebuiau scrise, trase la xerox şi însuşite de echipaj : regulamentul de bord, rolul timonieî'ului de cart, rolurile de echipaj, adică suma reglementărilor care fac posibilă siguranţa navigaţiei, convieţuirea la
bord, asigură realizarea navigaţiei maritime, cu un cuvînt care fac posibilă croaziera costieră şi de larg. Aici lucrurile se dovedeau încă de la început dificile. Mediul de velişti mai experimentaţi sau mai puţin experimentaţi pe lacuri interioare sau la distanţele de 1 sau 2 mile de la coastă la cît se desfăşoară concursurile nautice, dovedeşte
la o prospecţiune tangentă un orgoliu ne justificat, invers proporţional cu experienţa reală de mare, o înţelegere greşită a croazierei maritime cu vele, în care esenţialul, adică navigaţia maritimă cu tot complexul ei de discipline, se înlocuia cu o singură rutină tehnică : manevra iahtului cu vele. Discuţii aprinse căzînd în periferia obiectului, negări violente fără nici un argument tehnic, ori ştiinţific, au tras semnalul de prealarmă încă din toamnă, indicîndu-i skipperului trei soluţii posibile. Un •echipaj care să aibă în componenţă şi velişti, sau foşti velişti de performanţă, care ar fi asigurat rolul de şef manevră vele, degrevînd skipperul de corvezi inutile, eliberîndu-1 pentru navigaţia în sine şi pentru actul de decizie, sporindu-se astfel precizia navigaţiei, optimizîndu-se manevra în toate condiţiile de vînt şi mare, menajîndu-se greementul şi sporindu-se confortul, cu riscul de a avea la bord o continuă stare de tensiune născută din
orgoliul profesional al celui care s-ar fi simţit lezat de rolul pe care l-ar fi îndeplinit, risc care s-ar fi putut reduce prin tactul şi fermitatea restului echipajului.

A doua soluţie era un echipaj de neiniţiaţi, disciplinat şi dornic să se profesionalizeze, neavînd idei preconcepute, nici idei fixe, deci tratabil şi convertibil în reale şi eficiente roluri de echipaj, cu riscul extenuării morale şi fizice a skipperului la care s-ar fi adăugat oboseala greementului, a cîrmei şi a corpului iahtului datorată greşelilor inerente ale timonierilor începători.

Soluţia disperată se indica a fi un nou echipaj în doi, care ar fi adus o simplificare a raporturilor şi relaţiilor de bord, dar şi carturi prelungite implicînd o uzură inumană în condiţiile navigaţiei prin strîmtori şi insule, într-o zonă cu vînturi neregulate, trafic dens de nave cu maşini, pericole de navigaţie şi foarte dese ciocane de vînt. Manevra de schimbarea velelor ziua şi noaptea, gătitul, scoaterea apei din santină, carturile duble în condiţii grele de navigaţie, luarea relevmentelor, calculele de
•navigaţie, stabilirea punctului, lucrările de întreţinere curente, ar fi condus la acea epuizare fizică paralizantă, care alterează şi desfigurează decizia oportună şi salvatoare, experienţă pe care skipperul o gustase pînă la fund, cu toate consecinţele ei, în două din croazierele precedente. Dacă la acestea s-ar fi adăugat din nou o incompatibilitate psihologică, lucrul devenea de-a dreptul de nesuportat. Cum secundul adoptase o formulă prudentă în discutarea problemei echipajului, justificată şi onestă : „dumneavoastră aveţi experienţă, dumneavoastră
sînteţi skipperul, dumneavoastră decideţi", m-am hotărît pentru un echipaj complex, de patru, care să acopere rolurile de echipaj în formula cea mai largă şi să transforme
croaziera în turism nautic şi plăcere estivală.

Aveam motoristul şi şeful cu manevra velelor, aveam radiofonistul, se zicea un radioamator excelent, fost conducător de club studenţesc de radioamatori, aveam **se-**cundul legat de iaht, meşterul bănuiam că lucrează vrînd să epateze tîmplarii specializaţi în mobilier de iahturi, rămînea să se împartă lucrul pe membri de echipaj **şi** skipperul să treacă la pregătirea croazierei la hartă **şi la** realizarea unei idei mai vechi, un film al croazierei **pen-**tru **a** trezi gustul şi interesul, **a** satisface năzuinţa **de ori-**
zonturi necunoscute, eventual un documentar-artistic **sau,**
dacă „România-film“ nu se va lăsa convinsă, atunci **un**

foarte bun şi instructiv serial T.V., oricum mai uşor de realizat decît un film de profesionişti.

Acesta este punctul adevărat la care se situau planurile croazierei anului 1983 în luna septembrie a anului 1982, cu cîteva adausuri şi completări.

— Motorul iahtului, piesele metalice ale armăturii catargului şi alte piese metalice esenţiale se aflau în custodia stomatologului, fost coechipier în croaziera ratată care spera într-o îndreptare a lucrurilor şi care participase, firesc, la dezarmarea iahtului. Coechipier într-un mediu fertil, îşi spunea skipperul, încadrat într-un echipaj, ar fi putut să-şi dezvolte îndemînările, drept pentru care gînd pios fusese pus la curent cu planul croazierei, refuzîndu-şi rolul pe motivul dedicării unei specializări şi unor examene profesionale, scopuri nobile care desigur au primit pe loc adeziunea sinceră a skipperului.

— Catargul pe care numai o minune de echilibru îl salvase de o rupere spectaculoasă în mare se aflǎ la Iacob,
care garantase că-i va înlocui filele putrede şi-l va recondiţiona perfect.

— Dus pe Siutghiol în vederea unor plimbări familiale, *Hai-Hui 2* suferise atacul unui delicvent eliberat pe o cauţiune morală teoretică, care devastase într-o noapte toate iahturile de la ghiol. Negăsind nimic vrednic de a fi furat, nenorocitul acela rupsese perdelele, tăiase cu cuţitul ceea ce se putea tăia, drept pentru care intenţia
de a baza iahtul unde era firesc să fie bazat, s-a anulat. L-am retransportat pe *Hai-Hui 2* la Tomis, acolo unde avea vîntul şi marea, acolo unde mă obişnuisem să-l ştiu,
bine păzit şi în peisajul din care făcea parte organic.

1In liniile lui generale preambulul de plan fusese schiţat. Fuseseră întocmite celebrele planificări, planul calendaristic cu obligaţii exacte, fusese selectat materialul documentar, reevaluate toate mijloacele de informare. Pentru a împăca nevoile de timp ale croazierei, a le sincroniza condiţiilor meteo favorabile, navigaţiei cu vele în cele trei mări : Neagră. Marmara şi Egee şi a răspunde disponibilităţilor şi obligaţiilor membrilor de echipaj, se stabilise ca data cea mai tîrzie a ridicării velelor să fieiunie. La 20 mai iahtul trebuia dat la apă. La 25 mai 1983 echipajul se va afla la bord pentru probe şi antrenament. Pe hîrtie lucrurile se dovedeau simple, eficiente şi fără nici o complicaţie. Dacă !...

DACĂ... SAU MEMENTO MORI !

— Dacă chiar cei chibzuiţi şi demni n-ar fi devoraţi de o neghioabă poftă de slavă, dacă n-ar accepta lingăveala mieroasă şi nu s-ar lăsa robiţi unor interese de clan care ucid ideile generoase slujind faptelor de interes general.

— Dacă am avea curajul să fim noi înşine, lăsînd în recuzita teatrelor mantaua .penibilă a disimulării, în care se ţes inutil anii cei mai fertili ai vieţii.

— Dacă am face din adevăr practica de fiecare zi a demnităţii.

— Dacă am înţelege revoluţia şi prin aruncarea peste bord a rutinei, convenţiei şi convenienţelor sociale, a minciunii în cădelniţa căreia arde tămîia inutilului.

— Dacă am înţelege că demnitatea nu este negociabilă, tratabilă şi recuperabilă,

— Dacă nu s-ar manifesta o atît de mare aversiune faţă de recunoştinţă, dublată de obsesia de a plăti binele prin răul făcut celui care ţi-a întins o mînă frăţească la nevoie,

— Dacă am ajunge să ne recunoaştem sincer limitele şi am avea generozitatea să preţuim la fel de sincer meritele semenilor,

— Dacă am medita la primitivismul şi josnicia a ceea ce se numeşte invidie, care însumează pe scara ei cea mai de jos tot ceea ce *are* semenul nostru, iar în formele ei rafinate, tot ceea ce *este* semenul nostru, de la fizic pînă la cele mai elocvente calităţi spirituale şi de caracter. Nimeni

în afară de noi înşine şi de limitele noastre obiective nu ne îmipedică să atingem perfecţiunea.

—

— Dacă în locul măiestriei de a organiza şedinţe şija retoricii prin care ne asumăm angajamente, am pune mă-
iestrie şi devotament în a făptui, dînd produsului finit lauda pe care o dăm îndeobşte vorbelor goale...

AMARINIZAREA : TIMP 2 !

Subtitlul de mai sus este o momeală. O manevră de *captatio benevolenliae.* De fapt este noua trecere a skipperului pe sub furcile caudine. Personajul respectiv, de o încăpăţinare feroce, îşi rezolvase în mod ciudat ecuaţia timpului. Ecuaţie ai cărei termeni cuprindeau într-o relaţie complexă timpul sideral şi timpul civil, timpul biologic, psihologic, pe cel social şi timpul birocratic, totul raportat la ecuaţia personală, ceea ce potrivit
accepţiei vechi a termenului ecuaţie, înseamnă eroare şi corecţia acestei erori aplicată unei măsurători şi de ce nu,
unei evaluări. Rezolvarea de mai sus putuse să se aplice favorabil în sensul că skipperul reuşise să convertească timpul în utilitate şi randament. De asemeni putuse să introducă în ecuaţie ca termen definitoriu, sensul timpului naţional, termen care scapă matematicii, el însuşi sumă dialectică, subtilă galaxie a mitului şi a ritualului sacral, a eroicului şi a sacrificiului, a tenacităţii, răbdării şi a înţelepciunii de a transcende prin creaţie. Răspunsul la
«existenţialul raport noi-univers ridicat la puterea celor două mii de ani de istorie se amestecase cu forţa eternităţii în amintita formulă a timpului total ; dar şi în formula timpului istoriceşte determinat, producînd skipperului o stare de luciditate dureroasă.

Goethe îşi actiza predecesorii că nu trataseră nici o temă naţională, că temele lor erau însuşirile general ome-
neşti. El considera că valoarea artei este determinată de bogăţia conţinutului, de „temele mari şi înălţătoare", con-
ţinutul temei tratate fiind începutul şi sfîrşitul oricărei arte. Despre *Mina von Barnlielm* spunea, într-o explozie

de bucurie sinceră, lipsită de invidie şi meschinărie, că este „o operă cu un perfect conţinut naţional nord-germanic, prima producţie dramatică rezultată din evenimente importante ale vieţii, de o inspiraţie specific temporală şi care, din pricina aceasta, a avut o influenţă fără precedent". Tot el visa o mare epopee naţională germană şi privind prin numita fereastră optică mi se părea că homunculii albaştri efeminaţi, devitalizaţi şi obscuri trompeţi ai atemporalului şi supranaţionalului suferă un proces rizibil de caricaturizare, că galopează furibund pe o bandă rulantă care se derulează în sensul invers galopului lor, scoţîndu-i din scenă, aşa cum similii lor dintotdeauna au fost scoşi din scenă aici şi pretutindeni, dar mai ales aici, unde procesul de întîlnire al culturii cu istoria se conjugă în sfera naţionalului cu necesitatea definitivului.

între teoriile lui Goethe, germanul, care l-au făcut unul din cei mai mari poeţi ai umanităţii şi maşinaţiile cultural-artistice ale homunculilor albaştri, care de fapt sînt nimeni prin ei înşişi şi devin reperabili numai prin asociere ; desigur că le prefer pe ale celui dintîi, aşa că, pătruns de importanţa potenţială a temei naţionale în sportul cu vele, m-am hotărît să-mi reiau calvarul memoriilor, al audienţelor, al pledoariilor pentru obţinerea unei investituri care să poarte pavilionul naţional dincolo de limitele apelor brăzdate de pînzarele lui Ştefan cel Mare. Trecuseră totuşi cinci secole de cind amintitele pînzare navigaseră în apele Egeei, chiar dacă nu ajunseseră decît pînă la Sfîntul Munte, dacă nu cumva şi mult mai departe. Demersurile pentru o circumterra oficială se blocaseră la un for care adoptase tehnica Sfinxului. Aici nu mai era nimic de făcut. Visul unui iaht de 11 m realizat la o întreprindere specializată, finanţată de obşte, ori de stat, eşuase. Rămînea tentativa de a-1 rearma şi optimiza pe *Hai-Hui* 2 şi de a găsi resursele materiale care să asigure o autonomie de un an. Consultat. Puiu semnase adeziunea la această variantă. Singura resursă era propria noastră muncă. Rămînea ca să găsesc audienţa Consiliului Culturii, forul de care depindeam în ultimă instanţă, independenţa mea grădiştească fiind doar o iluzie. O întîlnire

scurtă şi la obiect cu prim-vicepreşedintele în cauză mi-a reanimat entuziasmul obosit de cei patru ani de solicităfi.

Da ! Se aprobă apariţia uneia din cărţile pe care o recomand în colecţia „Biblioteca pentru toţi“. Că folosesc drepturile de autor pentru circumterra, este o chestiune personală. Chichester îşi avea tipografia lui de hărţi. Gazetele cărora le trimetea ştiri contribuiseră masiv la acoperirea cheltuielilor de armare şi drum. Regina Angliei îl înnobilase, încununîndu-i stăruinţa. Astea se întîmplaseră într-o altă lume, unde proprietarii de tipografii fac ce vor cu veniturile lor într-o gamă largă de idei : de la faliment pînă la relansarea profiturilor în alte afaceri interesante. Eu nu eram încă coproprietar la întreprinderea poligrafică „Casa Scînteii“ şi, chiar dacă aş fi fost, partea ce mi se cuvenea din venituri era prea modestă să mă pot lansa pe un drum circumterestru. Dar găsisem soluţia. Legată tocmai de întreprinderea căreia îi furnizam o cotă parte din lucru, la care eram acţionar şi proprietar în acelaşi timp, situaţie net superioară celei pe care o avea Chichester faţă de perimetrul restrîns al relaţiei cu tipografia sa : proprietar şi atît. îi spusesem vicepreşedintelui tînăr şi cu o înţelegere spontan-deliberată a problemelor, de rezervă în care stă cinematografia românească faţă de o asemenea tematică substanţial filmică şi căzuse de acord că am dreptate, sugerîndu-mi să mă adresez centralei „România-film“. Pînă să mă adresez centralei „România-film“, mi s-au adresat mie doi regizori eminenţi şi o casă onorabilă de filme, cerîndu-mi sinopsisul unui serial cu tematică marină, capabil să se susţină deopotrivă la cinematograf şi la televiziune. Întîlnire solemnă şi de lucru, entuziasm reciproc, — iată că marea şi bărcile cu vele îşi vor face drum spre publicul larg, — zile efervescente de lucru pe manuscris, idei, realităţi, povestiri esenţiale, adeziuni verbale, apoi... tăcerea. O cufundare în tăcerea absolută a proiectelor sabordate. Skipperul nu era la prima experienţă de acest gen. Să zicem că un serial marin implică cheltuieli exorbitante (nu este adevărat), că poate sinopsisurile au fost nule (nu este adevărat) : că planurile de perspectivă nu prevedeau în tematica lor aşa ceva, etc. etc. Perfect. Să ne adresăm centralei .,România-film“

care se ocupă printre altele şi de filmele documentare. Un documentar color al unei croaziere maritime pe trei mări, cu insule feerice, eu o tramă, cu suspens, cu peri-

peţie. Totul costînd doar... pelicula. Operatoria aparţinând
echipajului sau, în cazul unui operator de profesie, aces-
tuia. Avantaje materiale nete. Investiţii minime.

Skipperul se transformă în contabil. Expune situaţia într-o scrisoare. Persevereazā în a găsi între o şedinţă şi o vizionare pe directorul general (drumuri Grădiştea — „România film“), acesta îl trece directorului tehnic, directorul tehnic se teme să nu piardă cei trei sau patru mii de metri de peliculă, cu toate că se trag anual documentare de arhivă de zeci de mii de metri. Poate ar fi bine dacă am găsi un regizor şi un operator. Skipperul întîlnise într-o dimineaţă, la intrarea în sediul televiziunii, un excelent regizor, pasionat de mare, care făcuse pe propriul lui operator cu mult succes într-o călătorie cu o navă în Japonia. Entuziasm exploziv. Întîlniri la Grădiştea. Regizorul are un plan substanţial. Tracolog pasionat, filolog şi istoric, regizorul se află în proto-istoria şi istoria egeeană la el acasă. Indică insule, localităţi, golfuri, capuri, cu numiri traco-dacice. O întreagă toponimie care ar atesta o explozie demografică a seminţiei carpato-
danubiene-pontice şi în spaţiile Asiei Minor. în cele egeene.
Skipperul se lasă sedus de argumente, documentele şi ideea unui film pe care-1 crede sincer, dincolo de ipotezele
lui, fascinant. Da ! îşi va modifica ruta, sau ruta va servi -atît scopurile croazierei — un drum rapid în Creta — cît şi pe cele documentar-istorice. Dar asta cere pe’ lingă regizor, un operator excelent, specializat şi în filmări sub-
marine. Fie. Echipajul se va înghesui. Va asigura tot confortul echipei de filmare... „Bine, zice regizorul. Vom trece la cele de cuviinţă. Aştept un O.K. de la un coproducător care să asigure difuzarea filmului în lumea largă, care să furnizeze tehnica necesară navigaţiei, chiar cu titlul de împrumut"... Fuga la ,,România-film“. Da ! Aşa, de acord... Iată şi întîlnirea-cheie. Cu directorul studioului
„Alexandru Sahia“, cu directorul filmului, cu redactorul lui, cu operatorul, cu dosarul filmului, cu partide de cheltuieli, cu regizorul care se mişcă exact şi profesional din aproape în aproape pe tot acest teritoriu necunoscut al culiselor de dincolo de imagine. Totul este atît de minuţios pus la punct, semnat şi parafat, încît skipperul se teme
ca din pricina lui, a echipajului sau a iahtului, să nu se

rateze o asemenea operă matematică şi un asemenea film unicat.

Au trecut luni. O.K.-ul coproducătorului n-a mai venit. Filmul calculat, finanţat, planificat a început să ia apă la santină şi cum pompele entuziasmului se ancraşaseră, s-a dus la fund. Regizorul, scăpat din naufragiu agăţat de alt proiect, i-a trimis skipperului o corespondenţă patetică, avînd ca anexă copii ale arhipelagurilor după hărţi la scară prea mare să poată fi utilizate în navigaţie şi o sumă de table conţinînd în româneşte semnificaţia şi traducerea termenilor englezeşti', greceşti şi turceşti care figurează pe hărţile de navigaţie, gest emoţionant, legînd sufleteşte regizorul de iahtul care, şi de astă dată, va lua largul fără el.

— Renunţă la filmul acesta complicat, ia-ţi camera şi ai la dispoziţie un film serial pentru tineret şi material pentru cel puţin două emisiuni consacrate în programul de televiziune, teleglob şi teleenciclopedia, i-a spus skipperul regizorului, în primăvara lui 1983.

Nu s-a putut nici asta. Regizorul nu-şi făcuse planul pentru care primea leafa.

— Poate cineva de la televiziune, a sugerat omul în chip compensator.

— Fie !

Skipperul primise un telefon de la directorul general al televiziunii care, cîndva, îi rezolvase tranşant şi pe loc „probleme insurmontabile".

■— Am auzit că pleci iarăşi pe mare ?

— Plec !

— îţi propun să ambarci un operator de la televiziune. Vino să vorbim, după ce vorbeşti cu redactorul (numele şi prenumele, fără iniţiala tatălui).

— Perfect !

Telefoane. Întîlnire. Discuţie. Acceptare de principiu.

Cu cîteva zile înainte de ambarcare şi în disperare de cauză. Redactorul-operator prins prin telefon la Cluj. „este" de acord cu oricare proiect nautic, dar... la anul. Un alt operator tînăr şi sportiv, cu care skipperul lucrase excelent în aşa numitele „reportaje de scriitor", băiat fără mofturi şi morgă boemă, entuziasmat pînă la explozie,

care-1 dusese pe skipper de mînă la directorul general spre a obţine aprobarea, vechi amic al ideii (confecţionase pavilionul armatorului purtat la crucetă în fiecare croazieră), obţine aprobarea de urgenţă şi, brusc, după victoria visată, face gaură de apă şi se scufundă fără să dea nici o explicaţie, lăsînd skipperul să-şi pună întrebări hamletiene pe o arie destul de restrînsă a comportamentului social, uman şi profesional care s-ar rezuma în esenţă la trei variante.

— Ori există o teamă funciară de mare, care reduce entuziasmul incendiar de început, cantitatea imensă de apă sărată din prova iahtului stingînd incendiul încă înainte de a se consuma în fapt (comportament uman).

— Ori există o incompetenţă a temei cu optica oficialilor filmului sau invers, o incompetenţă a oficialilor filmului de a-şi lărgi cuprinderea mereu criticată în documentele oficiale şi în presă ; probabil o critică curtenitoare şi amabilă, din moment ce afacerea merge înainte (comportament profesional).

— Ori există un monopol al unor aleşi ai temelor, ceva în genul monopolului portughezilor şi spaniolilor asupra oceanului planetar prin secolele XIV şi XV, monopol care ucide pe cei neaparţinînd clanului (comportament social).

Comedia ,.De-a ambarcarea“ a fost jucată în stagiunea 1982—1983 şi cortina s-a lăsat peste scena cutremurătoare, eroicomică în care skipperul, exasperat, l-a descoperit după o căutare cvasi-poliţistă pe ultimul dintre actorii ei pe un coridor al instituţiunii respective şi, înghesuindu-1 într-un colţ, l-a întrebat milităreşte :

— Mergi sau nu mergi şi dacă nu, spune-mi de ce ? !

— Ce ştii matale, nea' Radule (este o formulă care umanizează raporturile în susnumita instituţiune, un fel de calofilie a Ferentarilor de altădată prin care devii confident şi participant) ? Ce ştii matale, ce joc se joacă aici ? ! !

Nu ştiam. Mai la urma urmei nici nu voiam să ştiu. Eram sătul de jocuri pînă-n gît. Mi sc făcuse lehamite de atîtea jocuri. Şi de ce să nu fiu sincer ? Şi scîrbă ! Aşa că, marţial şi demn, am strigat :

— Cortina !

—

AMARINIZARE : TIMP 3 !

Dacă este adevărat că dorinţele noastre se constituie din presentimentul posibilităţilor noastre, atunci este tot atît de adevărat că skipperul lui *Hai-Hui 2* şi secundul său Puiu Olteanu, conştienţi de posibilităţile lor interioare, au făcut imposibilul să transforme o realitate visată, într-o realitate posibilă, dinamică şi palpabilă. Procesul transformării visului în realitate trebuia disciplinat, supus unei strategii active şi executat pe părţile componente ale ansamblului. Cine-şi imaginează că o croazieră cu vele înseamnă un iaht şi cîţiva entuziaşti, riscă să facă o venerabilă barbă de alge la cheu, sau eventual să rateze cocoţat pe o stîncă sau pe o coastă inospitalieră.

Strategia despi'e care a fost vorba mai sus avea să se aplice unui spaţiu geografic supărător de mare : iahtul cu meşterul la Constanţa, skipperul. şi doi membri de echipaj la Grădiştea şi Bucureşti, secundul în extremul nord-vest, la Oradea, catargul în atelierul lui Iacob, piesele lui esenţiale într-un oraş pe Olt. Obiectivele strategiei însumau pregătirea tehnică a iahtului şi a echipajului, pregătirea la hartă a croazierei, obţinerea formelor de rigoare, înscrierea echipajului în viaţa şi planificarea iahtclubului „Electrica" Bucureşti. Apoi s-a întîmplat ca pe măsură ce Puiu îşi executa cu promptitudine şi minuţie lucrările lui tehnice artizanale, aducînd la Grădiştea aparate şi piese, skipperul plin de scepticism să se convingă de tăria morală a noului său secund, de optimismul lui robust, de încăpăţînarea cu care se realiza pe sine prin gesturile şi faptele elocvente, mai ales prin însumare.

Puiu adoptase el însuşi o strategie subtilă de persuasiune dinamică, de analiză circumspectă a terţilor, de control al meşterului, de investigare a posibilităţilor, lăsîndu-i skipperului timpul necesar esenţialului. Acesta, pentru întîia oară de la alcătuirea echipajelor, a avut senzaţia că simte umărul, dincolo de planul fizic al pregătirii, în cel moral. Discret şi fără paradă de vorbe, atent la mişcările interioare, ferm în a se realiza în ipostaza marină, săritor şi activ, Puiu Olteanu începuse-să' însemne

încă de la începutul pregătirii un om pe care se putea conta. Un coechipier care se transformase într-un punct de referinţă şi de rezistenţă.

Iahtul *Măriuca* avea un echipier, desenator tehnic, Nicolae Enache, pasionat de iahting, membru al clubului. Tandemul de la *Măriuca* lucra la realizarea unor piese metalice, la copierea spadei şi elicei lochului de pe *Hai-Hui 2* pentru uzul celorlalte iahturi, la copierea „Regulamentului de bord", „Caietului de Cart" şi al „Caietului pentru prognoze meteo", al „Jurnalului de bord“ şi desigur, al rolurilor de echipaj, documente care însumau experienţele de bord şi lecturile de specialitate ale skipperului.

La 22 decembrie 1982 skipperul şi inginerul electronist au plecat la Constanţa să controleze stadiul lucrărilor de reamenajare, să măsoare spaţiile pentru aparatul de radio emisie-recepţie şi radio-telefon, să scoată un şablon după oglinda pupa necesar pentru dimensionarea suportului motor proiectat de inginerul Onofrei, care pusese la punct şi garanta buna funcţionare a „Veterock“-ului de 12 C.P. în tren, electronistul enigmatic şi ciudat i-a mărturisit skipperului motivul principal al dorinţei de a participa la croazieră. O căsnicie ratată şi o fiică ţinută departe de el, care trebuia, la vîrsta înţelegerii, să se mindrească cu tatăl ei. Mărturisirea l-a emoţionat pe skipper, hotărîndu-1 să-şi lărgească bunăvoinţa, pînă atunci cenzurată sever.

Bineînţeles, cu toate că toamna fusese lungă, secetoasă şi caldă, la 22 decembrie la mare se mergea în talie, meşterul nu făcuse mai nimic, în afara unui fel de uşă de cămară, vopsită alb. fixată mizerabil în chip de cuşetă şi a unor poliţe cu tot felul de brizbrizuri supărător de vulgare şi nepotrivite cu interiorul sobru al iahtului. *Hai-Hui 2* arăta desfigurat, maltratat, înjosit cu frumoasele lui borduri jumulite de placaj, plin de resturi eterogene, vraişte, stîrnind panică şi compătimire.

Relu Asimit care luase tandemul de la gară a propus o vizită la cooperativa unde lucra meşterul, alertat de ■ sosire printr-o scrisoare şi o telegramă. Aici se deschide o paranteză referitoare la conştiinţa acestor meseriaşi

„poartă cu vorba", lipsiţi de respect faţă de ei înşişi, faţă **de** meseria lor, faţă de semenii lor. Există o probitate elementară a tuturor membrilor societăţii, fără de care nu **se** poate concepe viaţă colectivă, normală. Gîndeam la aceste atitudini nobile, rulînd spre cooperativa cu pricina, dorind nu să-l moralizez pe tînăr, ci să-i reamintesc că înainte de toate este om. La locul lui de muncă un fel de conspiraţie a tăcerii. „Este plecat să aducă o curea de transmisie." „Cînd se întoarce ?“ „Nu ştim !'“ Este stînjenitor să faci pe detectivul, folosind maşina şi timpul unui prieten îndatoritor. Relu Asimit se radicalizase. „îl aşteptăm pînă se întoarce, a zis. Oricît ar dura.“ A durat patru ore. Tîmplarul a venit la cooperativă cu cinci minute înainte de încetarea lucrului. Luase un avans, copios, jumătate din preţul exorbitant cerut. Spera ca manevra dispariţiei să-l scutească de o întîlnire cel puţin neplăcută. Văzîndu-1 pe skipper coborînd din maşina parcată stil detectiv, a făcut ochii mari... La iaht, măsurători, revendicări ale skipperului, trecerea meşterului sub autoritatea căpitanului-locotenent inginer, angajamente luate public de meşterul mincinos. La 15 martie iahtul predat la cheie. Fie şi la 15 martie... Ziua aceea de 22 decembrie caldă şi transparentă, cu marea oţelie, cu pescăruşii zburînd pe deasupra iahturilor, cu nerăbdarea de a vedea interioarele ticluite cu atîta migală pe hîrtie s-a surpat într-o mizerie miloasă, într-o silă greţoasă... Cu cîtă emfatică pompă se recomandase tînărul drept „tîmplar-modelor“, adică executant de modele, unele unicat, ce credit i se acordase, moral şi material, ce exigenţe estetice stîrnise. Panoul acela nenorocit, prost rindeluit, prins anapoda, o gîlmă inestetică, oribilă, lucru de cîrpaci într-o operă de artă, îmi crease o stare vecină cu disperarea.

Bineînţeles că l-am probozit în gînd pe secundul doritor **de** înnoiri, ca şi cînd nu eu l-aş fi angajat cu ochii închişi pe acest prim venit dintre meseriaşii locului... Seara cinăm **la** Relu Asimit înainte de a ne întoarce în trei la Bucu**reşti.** Din vorbă în vorbă se constată că la Grădiştea există în manuscris „Cartea skipperului", **o** sinteză a croazierei **cu** vele începînd cu manevra iahtului în mare şi terminînd cu meteorologia **şi** navigaţia maritimă ; în vreme ce **la** Constanţa căpitanul-locotenent inginer are pe fişe **tot**

ce ţine de proiectarea şi construcţia iahturilor cu velej rodul cîtorva ani de studiu. După ziua amărîtă şi neghioabă pierdută zadarnic, propunerea ofiţerului inginer de a uni sub aceeaşi copertă „Cartea skipperului" şi „Construcţia iahtului cu vele“ într-un volum edificator cu rol de pionierat, i s-a părut skipperului luminoasă şi de o necesitate imediată. Da ! Se acceptă formula ! Să trecem la treabă ! Să vedem pe loc un plan general al cărţii. Să fixăm termene. Să fixăm în mare iconografia... Dar editorul, a întrebat co-autorul în devenire... „— îl ştiu, a replicat skipperul... Va prinde titlul din zbor...“ Noaptea, în acceleratul Constanţa-Bucureşti, în vreme ce elctronistul încerca să doarmă, skipperul şi ofiţerul, dascăl la Institutul de marină, au definitivat planul cărţii intitulată „Croaziera cu vele“.

Timpul 3 al amarinizării intrase în combinaţie cu timpul croazierei, trăgînd după el un inert picior de lemn. Tîmplarul.

ÎNAINTE DE NUMĂRĂTOAREA INVERSĂ

îmi menţin statornic părerea că interdependenţele între macrocosmos şi microcosmos sînt multiple, nuanţate şi într-un mod indirect, dar substanţial, au o anumită pondere în determinarea unor fenomene psihice şi fizice. Dincolo de erupţiile solare sau exploziile supernovelor apropiate de Terra, fenomene care au influenţat dezvoltarea vieţii pe pămînt, există un alt sistem de interdependenţe mai subtil, treaba descoperirii lui rămîne în teritoriul cu atîtea pete albe al ştiinţei, pe skipperul lui *Hai-Hui 2* îl sensibilizează cu deosebire echinocţiile : cel de primăvară şi cel de toamnă, atunci cînd soarele — această divinitate omnipotentă — traversează ecuatorul, trecînd prin punctele echinocţiale. înainte ca Zeul Soare să ajungă în punctul vernal, la Grădiştea se produce un freamăt profund care nu se poate localiza. Pă-

— mîntul **şi** Argeşul, lunca **şi** viile, pomii **şi** buruienile, orătăniile şi fetele mari, moşnegii şi zburătoarele, mugurii **şi** sevele, apele freatice oglindind luna în fundul fîntînilor, sălbăticiunile ieşite la adăpat în amurg, tot **şi** toate percep acel freamăt tainic şi omniprezent al vieţii care renaşte. Pămîntul aşteaptă îmbrăţişarea care-1 fecundează, cuiburile îşi aşteaptă berzele şi skipperul, bîntuit de nostalgii secrete, pregăteşte într-un fel de transă lucidă, noua lui migraţie spre sud. Este conştient pînă la durere că străvechile obicee pastorale ale transhumanţei şi ale cărvănăritului practicate de moşii lui din chefalohoriile Vlahiei Mari, reluate cîteva generaţii în mundirele ostăşeşti, au izbucnit tîrziu în cel legat de petecul de ogor alb pe care-1 trudeşte şi că trecerea Zeului Soare prin punctul vernal are harul de a face timpul reversibil (timpul lui interior).- încorporîndu-1 vremii cînd alături de ceilalţi ai lui pregăteau turmele ; ori caii de samar pentru lungile drumuri ale verii.

Aşa se întîmplă că, după echinocţiul de primăvară al anului 1983, skipperul a intrat în febra care însoţeşte întotdeauna numărătoarea inversă. Ceea ce este întotdeauna stupefiant, indiferent de poziţia soarelui pe ecliptică, ceea ce are harul să stîrnească conflicte existenţiale dramatice şi să-l radicalizeze pe skipperul plin de optimismul robust al pămîntului este faptul că tot ceea ce părea perfect planificat, termenele fixate pentru predarea unor piese, lucrările pregătitoare eşalonate savant şi minuţios, tot, dar absolut totul, suferă o stranie şi inexplicabilă stare de comă. In această stare rîncedă în care se însumează invidii prost disimulate, lipsă de responsabilitate, o inexplicabilă lipsă de respect pentru cuvin tul dat, se ivesc şi punctele de sprijin ferme, compensatorii. Puiu Olteanu îşi rezolvă planificarea cu ritmicitatea unui ceasornic. Piesele proiectate de inginerul Onofrei încep să se adune. Nae Enache a desenat anteturile documentelor şi a confecţionat spadele şi elîcele de loch. Iaht-club „Electrica" se dovedeşte activ. După o întîlnire notabilă a skipperilor şi echipajelor în care proiectele substanţiale au fost adoptate de conducerea clubului, se încearcă o

definire mai largă şi oficializată a croazierei cu vele, fă-
cîndu-se publice proiectele, susţinîndu-se printr-o opor-

tună emitere de adrese, scrisori şi dovezi şi un prim pas
tehnic, de mare importanţă, se fac demersuri pentru obţinerea de radio-telefoane şi indicativele respective.

Şi totuşi !

Ceva esenţial nu merge rotund ! Prea multă hîrţogăraie pentru un lucru atît de simplu. Prea multe magazine, cooperative, ateliere pline cu de toate, puţind confecţiona orice la cererea onor clientelei ; dar în care şi
la care tocmai ceea ce ai nevoie nu se găseşte şi tocmai ceea ce doreşti să ţi se meşterească, nu se poate meşteri.
Dacă se notează faptul că piciorului de lemn de la Constanţa i s-au adăugat cîteva zeci de kilograme de plumb, meşterul reuşind să smulgă lochul din lăcaşul lui cu o brutalitate neroadă, să umple iahtul cu resturi de lemn şi rumeguş, mai mult de import, decît rod al muncii efective, atunci se poate înţelege lesne că euforia produsă
skipperului de trecerea soarelui din emisfera sudică în emisfera nordică s-a transformat vizibil în răstimpul 23 martie—1 aprilie într-un fel de furie rece, lucidă şi tăioasă, dinamizată de conştiinţa lipsei lui de fler soc.al. Inginerul electronist n-a obţinut sufragiile colectivului său
de muncă, pentru a putea face parte din echipaj. Dealtfel zelul lui s-a transformat pe parcurs într-un fel de contact comercial dezvoltat prin terţi, în care, participarea la croazieră excluzîndu-se, nu mai era vorba decît de un obiect tehnic şi de preţul acelui obiect. Se întîmplă ceva inexplicabil. Adică un efort susţinut, condus inteligent, însumînd muncă, vise, năzuinţe şi iarăşi muncă, pe măsură ce se finalizează, în loc să producă o stare de mulţumire- interioară, de echilibru şi optimism, compensatoare a efortului şi dăruirii, produce dimpotrivă, o profundă stare de nemulţumire şi lehamite. Se întîmplă şi în pregătirea fiecărei croaziere, ceea ce se întîmplă frecvent cărţilor mele, cu toate că sferele celor două aventuri existenţiale nu sînt nici măcar tangente în pla iul
realizării lor materiale.

Adică, după o îndelungă şi minuţioasă pregătire pe fişe, în care intră, cu migala trudei enciclopedice tot ce poate ţine de o epocă, de clasele sociale, de destinul lor

dialectic, de condiţia umană începînd de la ideologii şi sfîrşind cu moda timpului ; după alţi ani de trudă pe manuscris în ideea de a ne recunoaşte în istoria mai veche sau mai nouă pe noi şi destinele noastre naţionale, după neasemuitele suferinţe pricinuite de nesfîrşitul canon sacralizat prin unicitatea lui nerepetabilă numit creaţie, bîntuit de nelinişti şi neîmpliniri, mereu în luptă cu ineficienţa cuvîntului şi adeseori vetusteţea lui, mereu obsedat de ghilotina canonului, permanent torturat de conştiinţa propriilor tale limite şi mereu încercînd să le scapi spre a te scălda în azurul pur al esenţei şi definitivului, adică, după ce ţi-ai închis o parte din viaţă şi în paginile cărţii, cînd stors de vlagă şi de tine însuţi ai scris — Sfîrşit ; Dumnezeule mare !... Dumnezeule mare, ce neghioabă şi stupidă naivitate să scrii *Sfîrşit,* cînd de-abia de acum încolo... Răsfoiesc cartea parcă străină şi indiferentă, numâle autorului mi se pare el însuşi străin, oboseala adunată în şirul nesfîrşit al zilelor de zdroabă mă ajunge şi atuncea mă părăsesc în lunca Argeşului spre a mă reîntoarce mereu la obîrşia lui, undeva sub Negoiul, spre a mă uita şi a renaşte.

Aşa că vineri 20 mai 1983 la orele 4 îl iau pe Puiu din Gara de Nord şi cu maşina încărcată pînă la refuz cu toate fiereteniile posibile, luăm drumul Mării. Raportul matematic dintre uzura pneurilor, viteza de croazieră şi încărcătură este în defavoarea pneurilor, drept pentru care facem şase pene pe aceeaşi roată, dreapta faţă, roata şanţului şi a capotajului. Şase pene încununate cu o explozie de toată frumuseţea. Dimineaţa este radioasă, Bărăganul are cu totul alt aspect decît în viziunea patriarhală a lui Odobescu, Puiu doarme, pac !, pană, eu montez triunghiurile reflectorizante şi Puiu trezit din somn (călătorise toată noaptea) sare la cric, levierele, camera de rezervă, timp cronometrat 6 minute, cu schimbul la pompă, demaraj şi de la capăt. Somn, pană, vulcanizare rapidă, înainte cu tot elanul dat de bravele cauciucuri radiale cu inserţie, trecute prin mîna unui controlor de calitate venit de la nuntă în ziua aceea, o mai nimica, cîteva vîrfuri de oţel ieşite prin cămaşa de pînză spre a-mi testa secundul tehnic într-un drum absolut banal şi de rutină.

Puiu nu emite nici un panseu. Nu comentează nici măcar

explozia. Este egal cu el însuşi. Cric, leviere, vulcanizare. Noroc că la Ţăndărei găsesc un cauciuc nou şi fără nici un adaos metalifer. Tomis. Marea oţelie. Pescăruşii. Trecem la lăcuit, la piturat balcoanele, secundul tehnic mă menajează, îşi atribuie porţii duble de muncă şi, transformat în detectiv, îl găseşte pe tîmplarul invizibil şi-l aduce la iaht. Apoi, stăpîn pe situaţie, rămîne să termine în două zile ceea ce tîmplarul n-a terminat în nouă luni. Mai avem opt zile pînă la data cînd ne-am fixat să ridicăm velele. Estimez că iahtul mai are nevoie de încă o lună ca să fie pregătit de lansare la apă. O vijelie pornită din senin, urmată de averse sălbatice, îmi despică
în două unul din cei mai frumoşi meri, culcă spalierii şi rupe legăturile coardelor de viţă. Cînd se va echilibra preţul produsului agricol cu imensa cantitate de muncă, de răbdare şi de rezistenţă morală investite în fiecare boabă de strugure ? Să fie aicea secretul supravieţuirii ţăranului peste atîtea veacuri de obidă ? Masca de gaze. Stropiri cu Rubigan şi Benagro, cu Topsin şi Zolone. Milioane de inamici, de la cei microscopici la capriciile fronturilor atmosferice, stau gata să pustiiască livada. Timpul furat de mare, cîmpului, îşi cere tributul. Numai cine a purtat vermorelul în spinare cunoaşte cu adevărat gustul vinului. Şi preţul lui.

Sacra apă a Argeşului îmi udă grădina. Am. terminat de corectat „Croaziera cu vele“ purt'înd ca titlu secund „Vînt bun la pupa“. Abia aştept să reverific pe mare, ceea ce atît de riguros am aşternut la masa mea de lucru.

Apare la orizont şi se apropie cu 30 de noduri, căpitanul de cursă lungă Gheorghe Iuraşcu, inspector şef adjunct în direcţia marinei comerciale din ministerul transporturilor „Pater nostrorum“, adică al veliştilor de croazieră, copii nelegitimi ai Federaţiei de iahting.

Puiu este la Constanţa. Cum poate face Puiu în cîteva zile turul de forţă care i se cere ? Nu ştiu. Ştiu doar că ardelenii luaţi împreună au înfrînt cîteva secole de istorie statală ticăloasă, şi că joi în 9 iunie sînt pe cheul portului Tomis pentru a declanşa numărătoarea inversă cu toate că, brusc, venită din s€nin, ne clatină o straşnică...La 9 iunie 1983 din lista de echipaj rămăseseră gata de ambarcare skipperul şi secundul său tehnic, care-şi adusese la mare întreaga familie spre a se bucura de vacanţă. Pseudomeşterul, cu toată colaborarea lui Puiu, nu terminase cuşetele, chesoanele, batantele şi spiraiurile, Iacob terminase catargul, înlocuind cu mînă de maestru filele putrede. Se impune prin hazard un nou echipaj în doi. Scăpat de inconfortul prezentat de un necunoscut la bord, Puiu devine comunicativ şi vesel. Boală infantilă în iahtingul de croazieră medie şi lungă. Am adus motorul, dar Puiu n-a pus niciodată mîna pe un motor în doi timpi, rolul de motorist revenindu-i lui prin cumul. După cum îi revin tot prin cumul o mulţime din atribuţiile celorlalte două roluri scoase din ordinea de bătaie a echipajului. Rîde. Skipperul îşi va valida rolul prin examenul de skipper susţinut în faţa unei comisii luni 13 iunie, în consecinţă rîsul optimist al novicelui îl face să secrete fiere : „Ai să vezi tu, pe mare“ spune sexagenarul candidat la omologarea titlului. Musul, care-a sărit ierarhia pînă la secund din lipsa personalului calificat, zburdă piturînd interiorul, tîrîndu-se pe brînci sub cuşete, făcînd escapade misterioase care scot de sub tejghele lacuri şi pituri, praf de cretă şi minium de plumb, o sută de fleacuri indispensabile. Se lucrează pe brînci la *Corsarul,* la *Triton,* la *Mariana,* la *Sulina,* comandantul Popa îşi construieşte iahtul alături de *Hai-Hui 2, Daniela* este dată la apă, dar va fi scoasă şi trimisă pe ghiol de noul ei proprietar, în vreme ce Gică, fostul proprietar şi constructor, umblă negru de disperare. Opera **lui,** *Daniela* se duce la ghiol, Gică, simplu marinar, ţepos **şi** dur, are de fapt o inimă de aur. Din prietenie lasă pentru *Hai-Hui 2* locul amenajat la cheu şi între două treburi găseşte vreme să ne ajute, pe noi cei inocenţi în matisiri **şi** patronări savante.

Deci, joi **9** iunie skipperul ajunge la Constanţa cu ma**şina** încărcată. Aduce motorul, velele, parîmele, vestele **de**
salvare, cazarmamentul. vesela, buteliile de gaz, provi**ziile.** Vineri **se** munceşte **pe** brînci. Iahtul este încă **pe**cavalet. Puiu aduce saltelele, montează tapiţeria care este
elegantă şi comodă, orele se scurg vertiginos, trebuie transportat catargul, armat ; iahtul trebuieşte dat la apă, timpul se comprimă pînă la explozie şi durere. Relu Asimit a cercetat lochul, constatînd lipsa unei piese esen-
ţiale. Distanţierul care-1 fixează pe tabloul de bord. Se face o poteră spre a descoperi piesa smulsă de tîmplar şi aruncată la întîmplare într-un fund de sertar. Am impresia că tîmplarul ne ia banii ca să „facă" interioarele comandate şi că simultan ia alţi bani ca să „nu facă" acele interioare... Nu se poate monta alidada, suportul cardanic nefiind încă terminat. Avem la bord un compas magnetic polivalent, căruia la Bucureşti i-am căutat posibilitatea de a fi transformat în compas de relevment. Nici o şansă. Discut chestiunea cu Relu Asimit. Inginerul militar se pasionează pe loc. Problema este interesantă, zice. Ca inovaţie tehnică... Şi ca utilitate, zic, rezolvînd perfect problema determinării punctului iahtului cu relevmente compas luate la uscat. Răsuflu uşurat. Cheia navigaţiei costiere, mereu lipsă la bord, este pe cale să-şi
ocupe locul în gama atît de săracă a instrumentelor noastre de bord. Am încredere deplină în calificarea tehnică, în puterea de invenţie şi în operativitatea căpitanului-locotenent inginer. Să facem inventarul pieselor me-
talice care armează catargul, îi spun lui Puiu. Şoapta portului îmi strecurase la ureche un zvon. Trecuse pe acolo stomatologul, care, după ce-i făcuse skipperului absent o baie în motorină, spusese rîzînd că *Hai-Hui 2* nu va putea pleca nicăieri... Şoapta venise şi se uitase ca
orice şoaptă. întindem cu osîrdie cartonul de rigoare şi pe
carton sortăm piesele metalice. Lucrez cu Puiu şi rămîn perplex. Lipsesc jumătate din buloanele de prindere a şar-
turilor în port-sart. Lipsesc două din buloanele de fixarea catargului în talpa catargului. Lipsesc buloanele de prindere a port-sarturilor de pe catarg. Piese dimensionate la micron. Lipsesc, văd că lipsesc şi nu înţeleg. Nu pot înţelege şi nu pot crede. Piesele fuseseră în custodia fos-

tului echipier, stomatologul. Desigur, skipperul nu fusese deloc gentil cu tendinţele băieţaşului blonziu de a-l subordona şi a-l folosi ca firmă de încredere într-un trafic de influenţă care se dovedise total lipsit de onestitate.

Dar de aici, pînă la a face să dispară o parte din inventarul esenţial al catargului unui iaht care te-a purtat pe două mări, atunci cînd tot ce-ţi doreai nu era decît utopie ! ? !'... Dumnezeule mare ! Şoapta ! îmi aduc aminte
de şoapta portului. Şoapta care nu era ticăloasă şi care, de-abia acum explicîndu-se, punea la stîlpul infamiei pe cel care, înecat în fiere, o făcuse să-i scape de pe buze.
Lucrul este de necrezut şi de neconceput, împotriva evidenţei. Lovitura laşă, sub centură mi-i reaminteşte pe cei
doi dezertori care-au părăsit iahtul la Gelibolu. Sub impresia paralizantă a momentului, dezertarea acelora în comparaţie cu faptul evident pînă la strigăt, mi se pare, moral, mai uşor de suportat.

— Vă rog să nu vă faceţi nici o problemă, spune foarte
calm Puiu. Marţi vom avea toate piesele lipsă. Vi s-au albit buzele ! Nu vreau să suferiţi pentru o tîmpenie . meschină !

Desigur. La dracu. Cîteva buloane. Zece. Mai exact paisprezece. Se va găsi un strungar dibaci. Puiu este şi strungar. Ce contează cîteva buloane ?... Am în cerul gurii gust de cenuşă şi mi se pare că lumea s-a mînjit netrebnic cu catran.

NUMĂRĂTOAREA INVERSĂ

începe sîmbătă 11 iunie, la zece lum de cînd pseudo-meşterul pseudo-meştereşte şi nu termină, confir-
mînd încă o dată zicala „lucrul îl face pe meşter". Mai are de luat jumătate din suma stabilită şi^ pe toţi zeii lemnului şi ai tîmplăritului jur să nu-i plătesc această jumătate, decît exact peste atîtea luni cu cît şi-a prelungit
termenele. De dimineaţă sîntem cu cele două maşini **la** iaht-club „Electrica“-Constanţa şi luăm catargul. Invidiez debarcaderul secţiei de turism nautic, cu iahturile alini-**ate pe** cavaleţi, cu forfota care vesteşte pregătirile pentru
lansarea la apă. lacob ne **găseşte în** cutiile lui cu minuni,
buloane pentru fixarea port-sarturilor la catarg. Apoi, cu îndemînarea cunoscută, amarează catargul pe port-baga-
jul maşinii lui Puiu, fixîndu-1 cu un fel de suport meşterit pe loc din două stinghii fixate ingenios. Plecăm în co-loană, deschid drum cu farurile aprinse. Partea cea mai grea a numărătorii inverse s-a consumat. La ora 10 vine automacaraua şi cu ţapane de împrumut, cu Puiu oficiind
pe cabină şi asistenţa de rigoare, dăm iahtul la apă. Aseară,
pe întuneric, Puiu a fixat spada lochului pe crusta de chit. Lucrul mi s-a părut superficial. După o zi de muncă grea, după ce am dat opera vie cu pitură antivegetativă,
după zecile de chiţibuşuri soluţionate pe loc, n-am mai avut inimă să revin asupra modului cum a fost fixat lo-chul, fără a se curăţa chitul şi fără a se aşeza între talpa lochului şi lemn, masticul de rigoare. Notă proastă pentru
skipper cu urmări cel puţin neplăcute după furtuna care ne-a luat în primire din cea dintîi noapte de navigaţie.

Bine chituit, piturat şi lăcuit, *Hai-Hui 2* face foarte puţină apă. Este sîmbătă 11 iunie, fixasem ridicarea vele-
lor pentru miercuri 15 iunie, Puiu trebuia să-şi ducă ma-şina şi familia la Oradea, eu să-mi las maşina la Grădiştea,
să mă întorc duminică, ca luni să mă prezint: la examen, fixasem să demarez la ora 12 şi să-l iau cu mine pe căpi-tanul de cursă lungă Geo Iuraşcu, Puiu pleca tot spre amiază şi. ca să nu lase iahtul fără nimeni la bord, iată că
se prezintă de la Oradea un posibil viitor echipier ; An-

drei, electrician în aceeaşi întreprindere. Vine de la Oradea la Constanţa exact, la ora stabilită. Vine de la Bucureşti inginerul Onofrei care, acolo pe cheu, în 10 minute îi face lui Puiu un instructaj fulger pentru pornirea motorului, fixează motorul în suport şi, spre satisfacţia generală, motorul porneşte prompt.

Sîmbătă 11 iunie ora 11,30 Andrei rămîne la iaht. Puiu îi arată cum se scoate apa din santină. Demarez. La ora 12 sînt la Centrul de perfecţionarea cadrelor din marina comercială. Cunosc sălile perfect şi ingenios utilate cu simulatoare şi material didactic de prima mină. Am susţinut aici două examene. îl cunosc pe preşedintele comisiei
de examinare. Rece, distant, se uită la mine exact cum mă uitam eu la civilii rătăciţi cu treburi pe aerodromul Flotilei noastre de vînătoare. Adică uşor amuzat, uşor in-

trigat, uşor agasat, vag binevoitor. Eram singurul din specia incertă a veliştilor de croazieră prezent în sesiunea de examene, aspirînd la calificarea cea mai înaltă. Tînăr dar încercat căpitan de cursă lungă, îmi pune în vedere să-mi completez dosarul, apoi vine Geo Iuraşcu de la treburile lui marinăreşti, constată atmosfera cvasiglacială, mie mi se pare firească şi, după ce iau cunoştinţă de ora ia care trebuie să fiu prezent, decolăm. Geo este un vrîncean legat de legendele ţării lui printr-o mie de mii de fire. Taică-su îl ducea de mic la Mărăşeşti, unde luptase, se ţinea acolo în fiecare an, la hram, o zguduitoare adunare a veteranilor, a fiilor acelor veterani, a nepoţilor, coborau vrîncenii din munţii lor albaştri, coborau cei din munţii Moldovei, veneau de pe Şiret şi Buzău, de la Dunăre şi de pe Prut, veneau acolo cu răsmiile să picure stropul de vin pentru sufletele celor căzuţi, veneau urmaţi de muierile lor şi de nurori, ţărani cu urice vechi de nobleţe scrise pe piele de viţel, moşneni şi răzeşi coborîţi din istorii. Se întîlneau la Mărăşeşti cu sufletul nepieritor al României pe care ei, cei de-atunci, o făcuseră Mare. La ora 16,30 îmi ambarc tribul să-l duc la Grădiştea. Din nou trec pe umerii Stelei tot ce ţine de ritmul dens al vieţii cotidiene. Fatalitatea bărbaţilor din neamul meu şi demna străşnicie a femeilor care le-au rezistat, înţelegîndu-i.

Seara, Puiu face o escală cu ai lui. Floarea este moţoaică. Aprigă. Muncitoare, mamă a două fete, îşi face liceul la seral. Coborîtă din munte la fabrică, a întilnit rosturile esenţiale ale vremii. Nici blocul, nici oraşul nu au înstrăinat-o. Puiu are de furcă. Ploua. Anca şi Nora, fetiţele, sînt obosite de drum. Nici ea, nici el nu vor să rămînă pînă de dimineaţă. Au spus că ajung la Oradea. Ajung. Moţoganii îmi spun şi-i las să-şi vadă de-ale lor, nu fără să notez privirea prin care moaţa îşi trece bărbatul gata de ducă pe mări. Ca şi cînd drumurile n-ar fi stat de-o veşnicie în destinul moţilor ? !

Duminică 12 iunie. Grădiştea-Bucureşti-Constanţa purtat confortabil cu mijloacele căilor ferate. Canalul Dunărea-Marea Neagră văzut din goana rapidului îmi creează un sentiment ciudat de satisfacţie şi măreţie, de forţă şi

cutezanţă. Devenim continentali, istoria îşi cere dreptul ia compensaţie. Prea i-am fost numai soldaţi, aici în porţile Europei. Andrei este la iaht. El pleacă la Oradea, eu rămîn să scot apa şi să revăd materia. I-am dat lui Relu Asimit „Croaziera cu vele“. Am definitivat partea ce-mi revine în cursul lunii aprilie.. Inginerul o citeşte spre a găsi formula care să-l acorde şi care să dea cărţii unitatea necesară. Compasul de relevment este gata. Adică compasului magnetic i s-a montat un orizont din plastic pe care s-au fixat două vizoare avînd drept cătări două banale ace de cusut-, prelungind şi ridicînd pe verticală linia de credinţă a compasului... Excelent. îi mai lipseşte un mîner. Va fi gata miercuri. Numai navigatorul care-şi face punctul cu repere de la uscat vizîndu-le în prelungirea şarturilor, executînd acrobaţie pe roof pentru a le prinde la travers, poate înţelege bucuria pe care mi-o face această mică operă inginerească. Desigur, pseudomeşterul n-a venit să lucreze. Şi mai sînt încă atîtea de făcut. Avea la dispoziţie o zi întreagă. îmi este din ce în ce mai limpede. Tipul ne sabotează făţiş.

Luni 13 iunie ora 10. Coridorul Centrului plin de ofiţeri clin marina comercială care-şi dau atestatele. Atmosferă de examen. Comandanţi de nave comerciale încercaţi de mare, în ţinuta de vară, cuprinşi de febră. Se rememorează acel esenţial RIPPAM „Regulamentul Internaţional Pentru Prevenirea Abordajelor în Mare.“ •— „Două lungi, unul scurt“ — „Intenţionez să vă depăşesc prin tribord...“ Şi altele. Cu zecile. Stau lîngă un comandant de remorcher. Memorează ceva, ţinîndu-şi ochii închişi. Buzele au un spasm. „Bătrînul caşalot a încurcat-o“, îmi zic. „Comandanţii de remorcher în sala numărul... Poftiţi şi dumneavoastră !“ Poftesc. Totul este organizat exact. Timp cronometrat pentru fiecare test. Desigur mi se dau teste specifice marinei comerciale. Excelente, dar numai adiacente la navigaţia cu vele. Nu pot rezista tentaţiei de a sugera în scris, pe dosul testului-formular, problematica croazierei cu vele. Gata ! A bătut gongul !... Trecem la hartă. Preşedintele comisiei îmi oferă trusa lui de lucru pe hartă. Mulţumesc. O am pe a mea. Problemă de navigaţie costieră pentru calificarea comandanţilor de remorcher. La dracu. Sînt doar autorul „Croazierei cu vele“.

„Puteţi veni mîine pentru oral ?“ — „Am de lucru la iaht.’[1] — „Perfect ! Ştim ce înseamnă a pregăti un marş.“ Inspectorul principal are ochii foarte albaştri, este timişorean şi probabil a absolvit acelaşi liceu excelent. „C. Diaconovici Loga“, pe care l-am absolvit cu o viaţă de om înaintea lui. „Atunci să daţi oralul acum.“ Foarte bine ! Dau oralul cu doi examinatori. Comandantul de cursă lungă Vîjiac Nicolae, autor de cărţi de specialitate şi profesor, împreună cu inspectorul principal Radu Pătraşcu, şi el comandant de cursă lungă. Examinatorii au găsit formula perfectă a unui examen care, păstrînd o formă plină de curtoazie, scoate apă sărată din preopinent, plimbîndu-1 cu graţie alertă de la problema determinării punctului iahtului cu două relevmente succesive, la navigaţia estimată, conducerea iahtului pe vizibilitate redusă, vitalitate, salvare, norme de securitate la bord şi mijloace de prevenirea incendiilor... Partea oficială a examenului a luat sfîrşit. Apoi examinatorii vor să ştie mai mult despre *Hai-Hui 2.* îi invit la bord. Vor veni mîine, marţi, după program. îmi oferă din timpul lor spre a-mi pune la punct neclarităţile. Pot frecventa, la toamnă, cursurile de perfecţionare care mă interesează. Dumnezeule ! Dacă aş avea 30 de ani ori 4fr. Ori măcar 50... Dar aşa ? Oricum, reţin invitaţia. Dacă.., Dacă Circumterra... Atunci, da. Atunci, da ! Voi deveni ucenicul acestor bărbaţi ai mării a căror profesie stă în geometria sferică, în astronomie, electronică şi meteorologie. Cîndva, propria mea profesie a fost asemănătoare, minus electronica. Şase ore de examen şnur. Catargul este nearmat. Puiu trebuie să sosească de la Oradea. L-am avertizat că pregătirea unei croaziere o să-i ronţăie umorul şi economiile...

Marţi 14 iunie. N-am brevetul de skipper în buzunar, dar sînt un skipper autorizat, drept pentru care mi-aş încerca sifleea, dar n-am obiect. Adică echipaj. Este marţi şi avem toate buloanele care lipsiseră. Le-a confecţionat Puiu. Nu ştiu nici cînd, nici unde. Şoapta veninoasă şi intenţia de asasinat moral au fost aruncate la peşti. Puiu funcţionează ca o maşină cu aburi. Turaj mic, forţă maximă. L-a adus pe pseudomeşter de guler. I-a dat de lucru

cu porţia. Trec pe cheu turişti şi viligiaturişti. Unii îi

cunosc pe *Hai-Hui 2.* Vor să-l fotografieze. Vor să se întreţină cu echipajul. Echipajul mînjit cu lacuri şi pituri, cu mîinile pline de rugina şarturilor, cu porii îmbibaţi de rumeguşul pe care-1 produce încă fierăstrăul „modeloru-lu:i“ se află în ţinută de lucru şi într-o acută criză de timp.
Un muncitor de la fabrica de sticlă din Buzău este atît de citit, atît de ,,în literatura contemporană*', încît nu i se pot refuza cîteva minute de dialog esenţial. Armăm catargul, după ce marinarul Gică şi Sandu — muncitor la Grupul de intervenţii salvare maritimă — care şi-a construit un ketch din fibră, ne fac gaşe la toate fungile metalice. Se lucrează la iahtul care, legat la geamandură, fără catarg, seamănă a orice în afara unei nave gata să ia
largul peste două zile.

Ora 15.30. Vizita comisiei de examen la iaht. Totul vraişte. Pseudomeşterul taie ceva în gura roofului, presărîndu-ne cu rumeguş. Comisia este interesată de aparatura de bord. De documentele de bord. De modul cum se face navigaţia. Sublim de simplu. Fără sursă de energie electrică la iaht, totul se petrece ca în vremurile bune ale velierelor de odinioară. Avantajul nostru este dat de lochul mecanic, gresat şi aranjat de Relu Asimit. Un avan-
taj cel puţin teoretic. Smuls brutal din lăcaşul lui, trîntit fără menajamente, lochul englezesc şi-a radicalizat demnitatea insulară şi pe mare s-a încăpăţînat de atîtea ori să
funcţioneze încît ţinerea la zi a estimei a devenit o artă de mare spectacol. Desigur totul este altfel decît în comanda unei nave comerciale moderne, unde cuceririle de
ultimă oră ale ştiinţei şi tehnicei vin în ajutorul navigaţiei. Poate tocmai în această rămînere fortuită în tradiţia velierelor stă frumuseţea navigaţiei cu *Hai-Hui 2.* Apreciez discreţia cu care comisia şi-a completat, pe viu, imagi-
nea asupra candidatului examinat.

Ora 16,30. Ridicăm catargul la post. Manevră îndeosebi
dificilă cînd iahtul rulează uşor, cînd nu sîntem decît trei şi cînd, ca un blestem, iarăşi am armat straiul prova la pupa şi invers, indus în eroare de blestematele carabiniere
fixate greşit pe straiul pupa. Se întîmplă să fie pe cheu trei muncitori forestieri bucovineni veniţi la mare, care ne sar în ajutor, mînuind cu abilitate căngile legate în

chip de iurcă. Sandu este prezent, ridicăm catargul, îl lăsăm la loc pe cheu, schimbăm straiurile buclucaşe, luăm treaba de la capăt. Forestierii, băieţi zdraveni, obişnuiţi cu verticala trunchiurilor, ţin catargul în echilibru pînă cînd fixăm şarturile de capelatură.

Stupoare.

Şarturile de la crucetă nu se pot întinde. Sînt prea lungi. S-a micşorat catargul ? S-au lungit ele peste iarnă, conform unui proces miraculos de creştere ? Trebuie să ai nervi de oţel să bravezi. Adică să vezi catargul fixat în straiurile prova şi pupa, în şarturile centrale din borduri şi să vezi celelalte şarturi făcînd burţi dizgraţioase, curgînd hidos peste bord. Depistăm rapid cauza. Port-sarturile de sub crucetă au fost fixate cu bulonul superior în orificiul practicat pentru bulonul inferior. Sau Iacob, cînd a înlocuit filele putrede, a dat un singur orificiu, mai jos decît cel vechi. Nu există decît o singură soluţie. De tăiat manşoanele de bronz care strîng gaşele, scurtate şarturile din oţel, făcute alte gaşe. Asta pe loc. Se poate întări vîntul. O hulă intrată în Tomis poate pune catargul în pericol. Dar cum se pot tăia nişte ţevi de bronz fără să scoatem din nou catargul de la post ?

— Rezolv eu, spune Puiu.

Şi rezolvă. Adică îşi pune pe genunchi o bucată de lest din fontă, culcă manşonul pe lest şi mînuind un ciocan greu şi o daltă taie bronzul presat puternic. Loviturile sînt amortizate de muşchii picioarelor. în urma lui, Sandu scoate rodanţele, le refixează şi meştereşte gaşele. Desigur nu pe lungimea unei matisiri ideale ; dar o face abil, marinăreşte. în două ore turul de forţă este terminat. Puiu n-a scos nici măcar o silabă. A lovit cu ciocanul de 5 kilograme în daltă, fiecare lovitură i-a făcut ecou în tot trupul, a muncit încordat, dîrz, fără poză. Gata. Se fixează întinzătoarele. Se întind şarturile din borduri. Se echilibrează catargul. Comentariile sînt inutile. Avem oaspeţi. Bravul meu camarad de promoţie, pilot excelent, la manşa avioanelor de pasageri pînă mai ieri, instructor de zbor şi navigaţie, Ciş Ceauşelu vine să-şi arunce un ochi sceptic la bord. Este unul din chibzuiţii la CEC-urile căruia apelez înaintea fiecărei croaziere. Unul din „sponsori". Cerul s-a acoperit. Bate un vînt aspru de sud-vest. Mi-ar place să fac echipaj cu cîţiva aleşi din foştii mei camarazi de zbor. Ştiu că în echipaj cu ei croaziera cu vele ar fi o desfătare şi că serviciul la bord ar deveni exemplar.

Regret că n-am putut schimba manevrele fixe. Avem cablu din oţel zincat, dar este prea dur. Nimeni nu se angajează să-l rnatisească. Am frecat şarturile şi straiurile vechi cu vaselină grafitată. Abia după operaţie a început să se vadă cît sînt de ruginite. Mai ales la gaşe. Vor rezista la solicitările vîntului şi valului ? Matisirile scurte făcute de Sandu vor ţine ?... Seara vine cu cer de plumb şi incertitudini. Mîine la amiază soseşte Stela. Prezenţa ei în ziua startului este benefică. Noaptea de marţi spre miercuri este bîntuită de întrebări chinuitoare. Propusesem pentru *Hai-Hui 2* un periplu egeean în care intrau insulele Dodecanezului de Nord : Lesbos, Chios, Sarnos ; cele ale Dodecanezului de Sud cu o escală la Rhodos, apoi coborînd pînă la limita de Sud a Egeei : Creta. Asta pentru un echipaj de patru, în care, pe lîngă skipper-, intra şi un fost velist de performanţă, totul planificat riguros în 45 de zile, timp însumînd escalele, zilele de calm plât, navigaţia în volte,

Iată că din patru echipieri am rămas doi,- skipperul şi un novice ; iată că rolurile de echipaj s-au cumulat pînă la epuizare, că o nouă croazieră la Istanbul şi în Marea Marmara nu-mi mai spune mare lucru şi că, între vis şi realitatea egeeană, se interpune lunga şi periculoasa strîm-
toare Dardanele, care, dacă poate fi coborîtă cu vele, nu mai poate fi urcată decît cu motorul. Echipajul nu dispune
de motorist. Echipajul nu poate oferi românilor un film al croazierei. Puiu Olteanu, orădeanul, s-a comportat exemplar. îmbină tenacitatea muncitorului stăpîn pe meseria lui cu o altă tenacitate, izvorîtă dintr-un destin istoric. Rezultatul s-a convertit într-o implacabilă voinţă de a înfrînge toate greutăţile. A făcut totul la ritmul lui ardelenesc, molcom, fără focuri de artificii verbale, judecind fiecare etapă, găsind soluţii parţiale care prin însumare au condus la realizarea întregului. Cu o încăpăţînare
feroce nu lasă nefinisat nici un centimetru patrat din lucrul fuşărit făcut de pseudomeşter. Nici un centimetru de şipcă ornamentală, nefixată pe cusătura care îmbină pla-

fcajul interior nu scapă privirii şi mîinii lui. Acum doarme
în cuşeta din babord, mulţumit, împăcat cu sine, încrezător în *Hai-Hui 2* şi, mai ales, încrezător în skipper. încrederea lui totală în skipperul pe care l-a investit cu aur:* uşor romantică a cititorului pasionat îi pune acestuia, în iminenţa startului, probleme de conştiinţă atît de ascuţite încît simt nevoia să-l extrag de pe cuşeta confortabilă
şi să-l scot pe punte la un examen dur şi implacabil.

— Onorabile, îl iau din scurt, probabil ai romantizat în aşa hal croaziera cu vele în cărţile tale, încît, iată, una din victime şi-a oferit visului economiile strînse cu sudoare de sînge, liniştea alor lui şi siguranţa vieţii lui.

— Eroare !... Exagerare !... Dimpotrivă. Pot fi acuzat de naturalism, într-atît sînt de exact în materie. Cred că hamletizezi. Mai exact, îţi cauţi motive pentru dezbateri etice. Te confunzi mereu cu tine însuţi. Pe cine ai scos ia refec ? Pe skipper ?

Tipul e insidios. îl simt stînd la pîndă. Pînă astăzi a jucat rolul mieluşelului blînd, ascunzîndu-şi cu grijă in 'cojoaca tuciurie toate insemnele puterii lui discreţionare.
Abia s-a ridicat catargul la post, abia s-a dat ultima mină de lac în interior — Puiu este un pedant care face bine în
echipaj — abia s-a umflat lemnul, abia a simţit dulcea legănare şi, iată-1 îşi ascute ghearele. îmi cunosc bine marfa. Cunosc bonomia cazonă, îngereasca lui bunăvoinţă,
universala lui încredere ; după cum îi cunosc prea bine limba în paiş'pe plezne, duritatea neînduplecată, tăria de a
impune un ritm de viaţă la bord măsurat la secundă, încă-
păţînarea de a rămîne el însuşi, imensul lui orgoliu. Ştiu. cu o luciditate rece că trebuie să-l domin în aşa fel, încît acest echipaj în doi să reuşească împotriva tuturor pronosticurilor răuvoitoare. împotriva tuturor adversităţilor din afară. Fie ale oamenilor. Fie ale mării. împotriva tuturor statisticilor nefavorabile echipajului în doi, făcute de revistele de specialitate. Dificil fiind, tipul trebuie tratat cu abilitate, cu toate că pe fişa lui scrie : intratabil. Are un călcîi al lui Ahile. Ca orice Ahile. Condiţia lui militară. Abordat sub auspiciile ei devine brusc receptiv.

— Maiorule, îi zic... Nu este cazul analizei abisale. Las-o pe seama acelor confraţi care, neavînd nimic de spus,
inventează ceva de scris.

—

Aud un fel de mormăit, nici aprobator, nici altfel.

»— Ce vrei ?

— Să nu lezezi băiatul. Stimulează-1. Reinventează-1 în condiţiile mării. Redimensionează-1 în raport de Steaua Polară.

•— Fără predici. Sînt sătul. Băiatul nu este nici sugaci, nici patriot cu armata făcută la bar de zi. Este sergent, auzi demoazelă bălrînă ? Este sergent de pompieri.
A luptat cu focul, se echipează într-un minut şi treizeci do secunde, a fost comandant de maşină, n-are inerţii la somn, nu-i tremură nădragii...

Ah ! Călcîiul lui Ahile. îl las să facă elogiul sergentului care sforăie ostăşeşte pe cu.şeta lui, departe şi străin
de ceea ce se întîmplă pe punte. Nu se ştie la ce oră a constelaţiilor chestiunea este tranşată. Nu există nici o problemă abisală la bord. Skipperul a primit ordinul maiorului să-şi exercite exigenţa fără nici un menajament, în aşa fel îneît, plecînd la drum cu un orădean, să se întoarcă din croazieră cu un secund, menajîndu-i tot ce ţine de demnitatea lui nerepetabilă, îndreptăţindu-i speranţele şi confirmîndu-i imaginea uşor supradimensionată
făcută asupra omului şi scriitorului a cărui violenţă maiorul este hotărît s-o arestuiască la puţul ancorei. Portul Tomis a făcut progrese. Intrarea dispune de luminile legiuite : verde, roşie. Cheul este iluminat puternic de mari lampadare cu neon. Noaptea cu vînt de sud miroase a vreme proastă. Cu atît mai bine pentru mus. Tipul insipid, provocator de dileme fără haz, s-a resorbit în prea adîncul unde ţin zăvorite spaimele larvare şi chinuitorul lest al întrebărilor care paralizează. Zborul a cimentuît un strat izolator între acel prea adînc, vecin cu nebunia şi pareza socială, şi solarul unei dimensiuni verticale. Skipperul controlează barbeta, cauciucurile care servesc drept baloane de acostare, cerul pe care se văd lunecînd norii din capul unui front cald, acum alto-cumuluşi şi alto-
stratus, reface mental programul zilei de mîine, supraîncărcat şi, dintr-odată liber de orice întrebare fără răspuns, sigur că echipajul a înfrînt toate adversităţile de la uscat, constată laconic că de fapt este : *Miercuri, 15 iulie,* deci preziua ridicării velelor, cînd!
se dovedeşte că „sponsorii" constănţeni — adică familia Asmil a intrat în alertă.

Ora 06.45. Relu Asimit mă depune în faţa unităţii de grăniceri pentru cele legale. Ziua se arată fastă cu toate că
plouă. Ofiţeri de toate gradele din marina grănicerească cunoscuţi fie de la aplicaţiile la care am participat, fie de la bordul navei-şcoală *Mircea* pe cînd erau doar... elevi caporali. Aceştia, maturizaţi surprinzător de responsabilităţile care le confirmă epoleţii. Curtoazie. Operativitate. „Bun cart înainte şi vînt de pupa!" La Căpitănia portului să ridic carnetul de ambarcaţie. Noul stăpîn al seifului este grăbit. Are nu se ştie ce examen sau expertiză la ora
11.00. Acum este 10.45. Să vin miercurea viitoare. îşi încuie sertarul. Gata ! Omul anulează într-o secundă o muncă de un an. Este acolo o veche şi operativă cunoş-

ţinţă. Căpitanul Gheorghe Ursache, martor al tuturor plecărilor, al tuturor investiturilor portuare primite în cursul verilor de *Hai-Hui 2.* — Chiar aşa ? îi spun grăbitului. Căpitanul Ursache pune maşina înainte... Omul reflectează o secundă. Redeschide sertarul. Scoate ştampilele. Gata... Sîntem în regulă la Căpitănia portului.

Ora 11.30 la iaht. Se constată că nimeni în Constanţa nu ne va livra petrol, adică banalul gaz lampant pentru bravele noastre felinare de vînt, nici măcar mizera cantitate de 3 litri, pentru binecuvînlatul motiv că miercurea nu este zi de livrare. Nici joia nu este zi de livrare. Benzină la canistră ? Ce motor de iaht, donvle ? Unde scrie asta ? Legea e lege ! Nu se dă benzină la canistră ! Cunoaştem !... Chestiunea devine gravă.

— Marinare, descurcă-te, mîrîie skipperul încă ofensat de comedioara jucată la Căpitănie.

— Am înţeles, răspunde marinarul, care trebuia să împrumute încă două canistre spre a ajunge la un plin de 100 litri, cunoscînd paupertatea visteriei iahtului în materie de monedă convertibilă. Naiba să-l ia de mus cu domoala şi blinda lui vorbă ardelenească. Să înveţe să fie secund.

Ora 12.30. Apare „Dacia" albă pilotată de inginera Elena Asimit. Bateriile de conserve, salămurile, alimentele

pentru cambuză. Sponsorii noştri acţionează electronie, pa-
siunea căpitanului locotenent. Electronica.

Ora 12.40. Apare un taximetru roz bombon, virînd spectaculos. Descinde Puiu.

— Am adus benzina, spune.

Mormăit binevoitor la skipperul care îşi maschează încîntarea bodogănind ceva în legătură cu lipsa de petrol pentru nenorocitele de fanale... Ce contează 100 litri de benzină, pe lîngă cei 3 litri afurisiţi de gaz lampant şi pros-
tia asta de a nu avea la cheu o staţie „Peco“ ? ! Şi-i mai zice port de turism. De ce ? Că se plimbă cetăţenii cu băr-
cile în rada plină de veliere de concurs şi croazieră, că le abordează prosteşte şi le transformă în trambuline ?

Aranjăm canistrele la magazia pupa. Nu-mi place să duc la pupa o sută de litri de benzină, cu toate că s-au amortizat oarecum calităţile detonante, Puiu turnînd în fiecare canistră cantitatea de ulei necesară amestecului recomandat pentru „Veterok‘‘-ul de 12 C.P. Vom avea o pupa extrem c?e sensibilă, care trebuieşte protejată cu atenţie.

Nimeni nu crede că ridicăm velele pentru Egeea.

Se zîmbeşte zeflemitor. Se zîmbeşte sceptic. Pînă la Varna, da... Cel mult pînă la Istanbul.

Puiu îşi aranjează conservele în chesoanele de la prova
de el făcute cu minuţie. Deocamdată nu avem lumini de drum. Deocamdată. Relu Asimit este în alertă. Soseşte la
cheu Iulian Marinof, foto-reporter artist la revista ,,Viaţa militară[1]'. Pozăm pentru revistă.

Ora 14.30. „Dacia" albă stopează în capul cheului. Stela este prezentă ia iaht, Vînt de sud. Puiu a plecat să facă piaţa. Legume proaspete. Se întoarce supărat. Aprozarista nu l-a lăsat să-şi aleagă cele cîteva căpăţîni de varză. A rezistat tuturor argumentelor. N-a interesat-o destinul special al celor cîteva căpăţîni. In schimb este încîntat de aspectul castraveţilor înveliţi în manşonul lor de celofan. Elena Asimit ne-a asigurat rezerva de pesmet.- Nu se poate pleca pe mare fără un sac de pîine prăjită. După-masă ne ocupăm de parîmele ancorelor. De şcote şi fungi. Pentru funduri adîr.ci punem la punct trei parîme de fibră sintetică, fiecare lungă de 25 m, care se pot înnădi prin chei de împreunare. Simplu şi rapid. Stela stă pe cheu. Ii simt neliniştile. Destinul cheului. — Să audă neliniştile celor care rămîn !

Joi 16 iunie. Ultimile aprovizionări, care se vor dovedi a nu fi ultimile. Confruntarea inventarului cu existentul. Ne mai lipsesc vase de bucătărie, veselă, tacîmuri. Puiu le vrea din inox. Nu este bun inoxul, se duce la fund, nu tezistă. Dar le vrea din inox. Nu putem mînca din vechea veselă din plastic, la interioare noi, veselă nouă. Mereu îi spun că este cheltuitor. Mustăceşte. Mă suspectează de a fi avar. La bord sînt de-o avariţie feroce. Nici un gram de apă peste cantitatea planificată. Nu vreau să mor de sete într-un calm plat, pentru că mi-am lustruit dinţii de trei ori pe zi cu apă dulce. Nu vreau să rămîn fără benzină în strîmtori, pentru că am cumpărat fleacuri inutile în Bazar, sau, pentru că n-am avut răbdare să aştept vîntul. Iahtul înseamnă şi austeritate. Chibzuită, dar austeritate. Nimic nu se poate cumpăra de la prăvălia de lingă bloc, la care de atîtea ori cetăţencele coboară în capot şi-n papuci.

Stela este în oraş la tîrguieli.

Ziua dinaintea ridicării velelor se tîrăşte lînced, sleindu-se într-o mie de fleacuri esenţiale. Puiu aranjează ra.dios vesela lui din inox. Farfuriile de supă cvasiplate sînt ridicole. Am să-l văd pe hulă cum o să-şi mănînce supa. Bravele castronaşe din plastic, adinei şi albastre, repudiate cu dispreţ. 1

Ora 20.00. Tot echipajul invitat la familia Asimit. Cina de rămas bun... Minune. Compasul c'e relevment a fost

do-
tat cu un mîner excelent, prevăzut cu o cureluşă de fixare
pe mînă. Şi lanternele. In loc de baterii, acumulatori. Puternice. Iluminat mixt. Lanterna-proiector cu funcţii multiple, tip Hong Kong, adusă de Puiu ; cele două lanterne Asimit, felinarele de vînt tip căruţă, cu fitil şi fără gaz. Straşnic. Gazdele ne pun la dispoziţie baia. Echipajul cu porii îmbîcsiţi de pituri, rugină şi rumeguş o foloseşte cu recunoştinţă. Dincolo de cozeria generală, stânjeneala
care precede plecarea pe mare.

Vineri 17. iunie ora 06.00. La P.C.T.F. (punctul control trecere frontieră). Paşapoartele la viză. Rămîn siderat. Va-

sile Olteanu are paşaportul în regulă. Al meu are viza pentru... o singură zi. L-am purtat în buzunar două săptă-
mini, ba chiar o lună, fără să-mi arunc ochii pe el. O greşeală, desigur. Ofiţerul consimte că este o greşeală. Dar
greşeala nu poate fi îndreptată decît de emitent. Şi paşa-
portul trebuie dus la emitent de titular. Mi se ridică părul măciucă. Pseudomeşterul ne-a întîrziat cu o lună şi două zile peste ultimul termen admis. O şansă. Să-i explic co-
mandantului cînd vine la servici... Nu se poate să nu existe
o soluţie în faţa evidenţei, oricît ar fi de rigide legile în legătură cu paşapoartele, îmi zic, dublînd marea pe faleză.
Abia acum o văd. Sînt de atîtea zile în Tomis şi abia acum
o văd. Oţelie, cu hulă uşoară, cu navele ancorate în radă,
cu cerul de satin şi pescăruşi, cu vîntul fremătînd în ar-
borii care-1 veghează pe Eminescu încremenit în bronz. Pe cel chinuit de semeni şi bîntuit de neasemuita povară a geniului. Pe cel sărac şi de atîtea ori umilit. Pe cel care reprezintă în esenţa lui strălucită un popor. Poetul.

Simt cum lent, insinuant, mă copleşeşte furia. Inspi-
raţie. Pauză. Expiraţie. Pauză. Sănătatea inimii trece prin plămîni. Inspir. Menţin. Expir. Menţin.

•— Probabil trebuie să plec la Bucureşti, spun...

Puiu are un moment de reflexie.

— Nu cred, zice.

— Nici. eu, spune Stela.

Ora 08.00. La comandant. Colonelul este amabil. Spune
că nu este de competenţa lui. Spun că, avînd bunăvoinţă,
poate găsi o soluţie.

— Aveţi noroc, zice. Sau, s-ar putea să-l aveţi. Cel autorizat în acest sens este aşteptat aici spre orele 10.

— Contez pe dumneavoastră.

— în măsura în care sînt autorizat.

Ora 10.30. Cel autorizat n-a sosit. Tensiune la iaht.

Ora 11.30. Cel autorizat n-a sosit. Stela pleacă în oraş cu Relu Asimit după ultimile tîrguieli. Detergenţi. Gă-
leţi de plastic. Cîrlige de rufe. Vînt din sud-sud-vest. Pla-
fonul a coborît. Pe cer cumuluşi şi nori stratus. La bord, tensiune.

Ora 12.45. O maşină Aro, militară, vine pe cheu. Coboară ofiţerul de grăniceri, vameşul şi reprezentantul Că-
pităniei. Ofiţerul agită paşapoartele. „Gata ! S-a rezol*
vat !“ Moment febril. Trebuie să ducem iahtul la punctul grăniceresc. Adică la cheul opus. Avem nevoie de acele ultime tîrguieli. De la ora 08.30 clamasem că sînt gata să
ridic velele. Ah, bravule Poseidon. Iat-o ! Iată-i ! Cu braţele pline de pachete. Relu Asimit înţelege. Sare la pupa. Porneşte motorul. Momentul febril a fost depăşit. Nu ştiu cine molează pupa. Puiu se trage pe barbetă. Cea dinţii ma-
nevră de mus. Răpăitul motorului ambalat la „încet[11]. Relu
Asimit urmăreşte fidel cu motorul, mişcările pe care le fac din cîrmă. Traversăm acvatoriul. Acostăm şi ne legăm la cheul grănicerilor. Aud valurile spărgîndu-se de blocurile sparge-val care protejează digul. Simt în nări, răscolitor, mirosul de alge şi larg marin. Penitenţa noastră
terestră a luat sfîrşit. Formalităţile se încheie rapid. Stela este lîngă mine. Ştiu. Nu este nevoie de nici un cuvînt. Dincolo de noi, mai presus de noi, marea.

Este ora 14.01. Ridicăm velele.

Este ora 14.02. Grănicerul şi Relu Asimit molează parîmele din prova şi pupa. Puiu împinge prova spre larg. Vîntul de sud-sud-vest ne prinde de la travers. Dumnezeiescul susur al apei. Dumnezeiescul foşnet al vîntului. Voltă agilă lingă cheul de nord. Prova pe ieşirea din Tomis. Pe cheu : Stela, Relu Asimit şi grănicerul. Prea aproape de stînci. Volta. Din nou în acvatoriu. Volta. Sîntem pe mijlocul ieşirii. Hulă. Digul maschează velele. *Hai-
llui 2* şovăie. Trecem. Vînt firav, mascat de faleză. De oraş. Lochul începe să {ăcăne. O pală de vînt. Altă pală. Mai statornică. Iahtul se înclină lin în babord.

— Schimbă-te, ridică motorul la post, amarează-1, fă ordine pe punte şi dă-mi binoclul, îi spun musului care iradiază fericirea prin toţi porii.

Pe cheu, departe, două siluete.

Pun binoclul la ochi. Relu Asimit ne priveşte prin binoclu. Glisez uşor. Stela. Văd batista. Văd mîna, o pată albă şi semnul de bun rămas.

Apoi vîntul. Apoi marea.CARTEA A DOUA

A I G A I O N P E L A G O S UN START DUR
ŞI O ESCALA TEHNICA FORTUITA

Vineri 17 iunie 1983 la ora 15,20, iahtul *Hai-Hui 2* se află la cîteva cabluri N.V. de capul digului nou, avînd în pupa clădirea caracteristică a Cazinoului. Constanţa domină peisajul de la uscat. Rada este înţesată de nave. Skipperul îşi readaptează planul de drum, funcţie de condiţiile concrete ale vîntului şi mării. Adică vînt de 6—7 m/s din E.SE. şi mare de gradul 4 pe scara Beaufort—uz marin — adică vînt moderat avînd drept efect valuri cu înălţimea de 1 m. şi berbeci înspumaţi acoperind orizontul. Noul plan de drum prevede dublarea coastei la o distanţă de 3 Mm, navigînd în alura de vînt strîns, cu vînlul şi valul dinaintea traversului. Stabilirea unor puncte estimate — observate la farurile Tuzla, Mangalia, Şabla şi Caliacra, de uncie se va lua drum spre Varna.

Lochul are înscrise pe totalizator 2642 mile marine.

Cerul arată mai mult decît promiţător pentru următoarele ore. Mai ales pentru mus. Dinspre SV. înaintează rapid flote de nori alto-stratus şi nimbo-stratus, cenuşii, mohorîţi şi morocănoşi. Cerul se acoperă vizibil. Vîntu' rămîne constant dar, surprinzător şi împotriva tratatelor de specialitate, suflă rece şi tăios. Dacă modul cum s-au prezentat formaţiile noroase în ultimele două zile a prevestit iminenţa trecerii unui front cald, răcirea bruscă £ vîntului prevesteşte un front rece, ceea ce este oricun derutant, frontul rece lipsit de umor, cu intensificări notabile de vînt, cu rafale şi averse nefiind tocmai cee<

ce-şi' doreşte un echipaj de doi, în prima zi a croazierei, cînd nici iahtul, nici echipierii nu s-au amarinizat. Pe urmă toate buclucurile se adună în cîrca bietului mus, pentru întîia oară în viaţa lui pe un iaht în mare. Skipperul ştie că jocul va începe curînd. Deocamdată urmăreşte modul cum musul se adaptează situaţiei la bord. Musul care vreme de aproape un an cheltuise o energie tenace şi inflexibilă, timp din timpul acordat familiei, destui bani şi nespus de multă osteneală. Cînd, după un an, se întorsese din Libia, Nora, pe care o lăsase abia îngînînd cele dintîi cuvinte, contrariată de prezenţa străinului care era tatăl ei, îi spusese fără posibilitate de replică : ,, — Du-te a casa ta !... Du-te-n lume !“, se consumase o istorie, în două propoziţii de copil. O istorie care, iată, reîncepe. Deci musul îmbrăcat în ţinuta de bord preparase cu dezinvoltură masa. de prînz, pe aragazul lui suedez nichelat, fixat pe un sistem cardanic. Stela găsise o oală excelentă cu modalitatea de a fixa capacul la o treime din adîncimea ei, ceea ce asigura etanşeitatea şi prevenea vărsarea conţinutului. De la prima tentativă de aprindere, acel aragaz nichelat s-a dovedit a fi un fel de obiect stupid, plin de capricii şi ţîfne, dispus să-şi fîsîie conţinutul astfel încît skipperul — care analizase cîteva dispariţii de iahturi absolut inexplicabile şi care ajunsese la concluzii ferme în legătură cu explozia butanului adunat în santină, care depistase un miros suspect de benzină venind din cabină — deci skipperul se radicalizase din cel dintîi ceas dc navigaţie, ordonînd fără drept de replică :

— Ori arde, ori aruncă drăcia peste bord !

— Gazul este de vină, nu butelia, încercase musul să-şi salveze obiectul. Poftim. Gazul. Gazul pentru care stătusem la staţia de încărcat butelii turistice Băneasa, nu ştiu cîte ore. Dumnezeule ! Cînd s-a aprins, a ţîşnit o flacără uriaşă, apoi a ieşit un nor negru de fum, apoi... Puiu a gătit în acea parcelă a iadului, asigurînd skipperul că orice incendiu la bord este exclus, el fiind, după cîte se ştie, sergent de pompieri în rezervă, dotat cu un excelent stingător, care, spre fericirea tuturor, n-a fost utilizat niciodată, asta neconfirmînd şi buna lui funcţionare.

Incepind
cu pregătirea celei dintîi mese la bord şi terminîncl cu ultima, maşinăria aceea stupidă a scos flăcări şi fum, a

— acoperit cu funingine gingaşul lustru al roofului şi l-a
transformat pe Puiu în hornar, de trei ori pe zi, impunînd cotidiaE **o** discuţie stereotipă :

Skipperul : — Fiţi-ar butelia suedeză a dracului, să-ţi fie ! O să sărim în aer.

Musul : — Gazul e de vină, nu butelia !... Fiţi liniş-tit ! Noa ! !

Pînă la urmă n-am sărit în aer. Dar cum arătau mîi-nile musului după manipularea susdrăcuitului furnal, să nu mai vorbim. încîntat de a se afla în plin rol, musul aduce la eche celebra supă la plic, aburindă, în străluci-toarea farfurie de inox. Valuri, iaht bandat, vînt. Cum să poţi mînca supă dintr-o farfurie fără măcar două degete de bord liber ? Plin de solicitudine pentru cheltuiala inu-tilă risipită pe inox, niănînc supa, ruliul avînd grijă să-mi verse o bună cantitate pe genunchi. Cîrnăciori dellcioşi, salată de varză proaspătă cu ceapă, sirop de smeură. Ban-
chet în regulă, garnisit cu nimbo-straţi la verticala Cos-iineştilor. Banchet consumat ţinînd echea cu piciorul. Puiu îşi face programul, riguros şi exact. Vesela. Apa din santină. Trei găleţuşe. Multicel.

Ora 16.35. Tendinţa vîntului de a se roti, deci frontul se apropie. Dublăm greu, foarte greu nava *Maramureş.* Abia am tăiat pasa de intrare în port. Sîntem plecaţi de la cheu de două ore şi treizeci de minute.

16.50. Dublăm greu petrolierul *Banatul.*

17.25. Vîntul se întăreşte. Şarturile ţiuie. Dublăm nsva *Buh vsi.* Sîntem în partea de sud a radei Constanţa. Se văd digurile de la Agigea, se văd macaralele din gura vi-itoarelor ecluze ale canalului Dunărea-Marea Neagră, se vede pilonul podului de la Agigea. Puiu notează conştiin-cios datele de navigaţie în Caietul de cart...

18.15. începe balul. Ciocan de vînt care ne bandează periculos. Aversă diluviu. Sîntem în rada Agigea. Skip-perul ia şcota randei la mînă. Filează sau strînge după capriciile vîntului în rafale. Facem surf cu 8 noduri spre hotel Belona-Eforie Nord pînă se văd deferlanţii care lo-vesc cheul şi plaja. Voltă. Putem ţine iahtul pe 90°, ceea ce înseamnă că ieşim în larg exact spre est.

De la ora 18.15 nu se mai pot face notări în „Caietul de cart'[1]. Bordul din care vîntul refuză este Est-Sud-Estul.Nu cîştigăm din drum decît pe 190°. Asta înseamnă coasta. Pe 90° derivă mare care ne scurge spre rada Constanţa. Frontul este la verticala iahtului. Cald sau rece, sau mixt, îl împroaşcă pe *Hai-Hui 2* cu rafale demente de vînt şi de ploaie. Stropi reci, grei, care ne biciuie obrazurile, ne izbesc dureros pleoapele, ne percutează nenorocitele noastre
improvizaţii vestimentare. Apa curge în voie pe şira spinării. Pe pîntec. Se repetă plăcerea ultimelor două starturi.
La diapazon mult mai înalt şi vehement. Furtună. De gradul 7 spre 8, îşi spune skipperul. De gradul 9 va aprecia buletinul meteo, adică vînt între 20 şi 24 metri pe secundă,
cu valuri înalte, acoperite de spumă, cu marea mugind, cu
norii rostogolindu-se negri, un nimbo-cumulus de toată frumuseţea, cu apa gîlgîind în santină şi şcota randei intrată adine în carne.

[1]— Puiu ! Scoate apa din santină.

— Am înţeles !

Puiu scoate apa din santină. Adică se luptă să ridice pa-
iolul fixat prosteşte de pseudomeşter. Ruliul, tangajul, poziţia aplecat, frigul, îşi spun cuvîntul. Musul îşi plăteşte tributul datorat lui Neptun. Sîntem uzi la piele. Hainele atîrnă lamentabil, scurgînd şuvoaie de apă. Skipperul nu a insistat să găsească costume de protecţie şi nimeni
nu s-a gîndit că echipajul ar avea nevoie de aşa ceva. Puiu scoate cu obstinaţie apa din santină. Deversează gă-
letuşa peste bord, împreună cu supa delicioasă, cîrnăciorii
şi salata de varză din propriul lui stomac. Şi testul :

— Ce facem, băiatule ? Ne întoarcem la Tomis ? Vine noaptea ! Iahtul face apă ! Furtuna se întăreşte. Sîntem uzi pînă-n măduvă. De patru ore ne luptăm să dublăm Eforie !

Valuri înalte, aici lîngă coastă. Averse răpăite. Rafale. Laţele norilor agăţate de vîrful catargului. Deferlanţi luaţi sub un unghi nefast sărind peste bord. Baie cu apă sărată din creştet pînă-n tălpi. Baie cu apă dulce din creştet pînă-n tălpi. O, zei ! Iată în toată splendoarea deliciile croazierei cu vele în Marea Neagră şi-n luna iunie.
Cu mîna pe eche, cu apa scurgîndu-se pe la subţioară,

clănţănind de frig, murat şi saramurat, de unde naiba acest superb sentiment de libertate absolută care te îndeamnă să dai chiot, de unde acest gînd nepios prin care

chemi furtuna şi o sfidezi, cu toate că fiecare geamăt al
catargului îţi scurtcircuitează măduva spinării şi-l simţi în stomac, lovitură sub centură şi aulitul şarturilor ţi se face ghem în esofag şi-n gîtlej, pentru că vezi matiselile lui Sandu întinzîndu-se pînă la limită, gata să se despletească ; auzi icnetele musului şi glasul lui obosit :

— Dumneavoastră sînteţi skipperul !... Dumneavoastră
decideţi !

Auzi glasul musului **care** ţi-a citit cărţile **sacralizînd** istoria şi personajele ei ; care şi-a construit visul cu mîinile şi sufletul, furtuna atinge paroxismul, noaptea cade neagră şi urîtă peste mare, luminile de la uscat vestesc elegantele **noastre** staţiuni estivale, acum hăcuite de **ra-**
falele **lunsi ale Dloii.**

— Eu zic să ne vedem de drum, spune musul.

— Rezişti ?

— Musai să rezist !

Clar. Dacă este *musai* să reziste, musul va rezista. Se pare că zelul de a da la peşti i-a scăzut simţitor. Principalul este să reziste skipperul. *Musai* să rezişti, îşi spune
tipul saramurat de la eche. Doar ai pornit într-o croazieră de plăcere, amice... Deci volte ! Eforie Nox-d. Larg. Eforie Sud. Larg. Far Tuzla. Larg. Orele 21.30 ; 22.15 ; 23.00... Costineşti în prova. Pauză de averse. Vîntul se întăreşte.

— Stai la eche treizeci de minute !

— N-am pus mîna pe eche în viaţa mea !

— O faci acum !

— Am înţeles. Cînd nu mai pot, vă strig !

Furtună de gradul 9, au spus staţiile meteo de pe litoralul românesc. Vasile Olteanu, maistru energetician, lucrînd la Trustul de construcţii industriale din Oradea, preia cel dintîi cart al vieţii lui. Momentul emoţionat se petrece într-o ambianţă pe cît de tensionată, pe atît de spectaculoasă. Iahtul dă benzi de-a dreptul înfricoşătoare, spuma valurilor taie dramatic bezna groasă a nopţii, greementul îşi tînguie soarta şi răbdarea, apa din santină clăbuceşte gîlgîit. velele zbîrnîie, vîntul usucă hainele. Olimpul cu al său Belvedere iluminat festiv acoperă pala de somn în care ghicesc Casa Scriitorilor, se aude tînga moleculelor de apă despicate de fierul cîrmei'

*** ~**

'— Dacă te surprinde o rafală, vino în patul vîntului, Dă drumul la cîrmă ! Nu te crampona de eche. Ochii mari.
Dacă te apropii de coastă, faci volta !

— Singur ?

— Singur ! Sper că nu-ţi trebuie dădacă !

— Am înţeles !

Confortul careului. Adică apa din santină ajungînd să se reverse peste superbele cuşete tapiţate în imitaţie de piele culoarea ceaiului, atunci cînd iahtul bandează în tribord. Hainele ude pe care le storci. Chesonul din tribord cu rufăria de schimb. Poseidon, zeu afurisit şi capricios. Ude, bravele schimburi. Caldele schimburi din bumbac chinezesc. Uzi, ciorapii. Ude, ghetele de cart. Nu sînt nici primul, nici ultimul velist de croazieră care se culcă ud, pe o cuşetă udă. Care apreciază la superlativ binefacerile şcolilor de iahting şi care în nici una din croazierele lui n-a avut parte de un timonier instruit într-o asemenea şcoală. Iată, musul se autoinstruieşte. Autodidact dincolo de profesie, îşi începe ucenicia de velist sub aceeaşi specie. *Hai-Hui 2* are prea multe calităţi, este prea bine echilibrat, ca o greşeală de pilotaj să-l şavireze. Pe urmă, am convingerea că furtuna nu depăşeşte forţa 8 şi vîntul are tendinţa să cadă. Adică vreme tocmai bună ca, vîrîndu-i musului frica în oase, să-l facă atent şi vigilent. Se poate dormi pe un iaht de 7,40 m lungime peste tot, în furtună de forţa 8, în iminenţa coastei şi avînd la eche un mus în primul lui cart de timonier ? Se poate, răspunde radio Erevan, în cazul eînd skipperul.... Cunosc prea bine răspunsurile de la radio Erevan. In cazul cînd aparenţa îmbracă perfect esenţa.
Să dormim deci cele 30 de minute planificate.

de bulină. Adică viteză foarte mică faţă de fund, eu toate că lochul arată 6 noduri. Intre orele 0.45 şi 02.50 musul doarme şi skipperul urcă în volte scurte împotriva vîntului ajungînd la traversul capului Aurora. Navigaţia de noapte între Olimp şi Mangalia este fascinantă. Cu atît mai fascinantă cu cît vîntul stabilindu-se la 8*—10 m/s usucă rapid bluzonul, pulovărul şi lenjeria de corp.

Ora 02.52, lovituri repetate şi demente de vînt.

— Puiu !

— Am sosit !

Musul se catapultează de pe cuşeta de veghe (a skipperu-lui) direct la post şi direct în trombele de apă care năvălesc asupra iahtului. O ploaie diluviu. O ploaie în averse sălbatice. Cer şi mare se confundă. Există de-a valma într-un univers lichid, violent, care penetrează straturile ridicole de ţesătură vestimentară sub care bietele noastre trupuri caută puţină căldură. In cîteva minute apa ne curge pe tot corpul, se adună în pantaloni, la acest nivel viitura sporeşte cu apa şiroind de pe puntea-banchetă, şi curg în cockpit prin burlanele blugilor, după ce a inundat ghetele de bord. Orice mişcare devină un canon !

f— Dispari, îi strig musului.

— Rămîn cu dumneavoastră...

Nu are rost să ne murăm amîndoi ; testul nu-i strică, sper ca mîine să nu facă guturai şi constat cu mirare că, spre deosebire de toţi coechipierii cîţi i-a purtat *Hai-Hui 2* pe mări, numai muncitorul de la Oradea, discret, încearcă să-mi facă pavăză împotriva averselor. Gestul prelins, abia observabil în noaptea hăcuită de trombele lichide, zgîndăre memoria afectivă a skipperului, amintindu-i puzderia de gesturi similare făcute de soldaţii şi sergenţii pe care- i-a comandat, gesturi însumînd frumosul, dăruirea şi camaraderia.

După trombele de apă, vîntul cade. Fr-ontul mixt a trecut de verticala iahtului. Peste mare se face o lumină cenuşie, fumegîndă, amintind Hadesul. Hula zdravănă ne impune supliciul ruliului şi tangajului fără vînt. Coada sistemului noros îşi tîrăşte laţele peste crestele murdare ale valurilor. Sîntem în rada portului Mangalia. Văd limpede geamandura care balisează pasa de intrare. Sîntem uzi, avem santina plină de apă, schimburile sînt ude, tot iahtul este îmbibat de umezeală, vîntul a căzut, hula oboseşte greementul.

— Să inferăm în portul Mangalia, încearcă musul marea cu degetul.

— Dă drumul la motor, zice skipperul cu perfidie, ştiind exact ce va face motorul după o noapte de duşuri repetate. Şi ce duşuri.

Se întîmplă în zorii umezi, cenuşii, igrasioşi, ca musul să-şi dea încă un examen esenţial. Pornirea motorului. Skipperul stă la eche şi, în aparenţă absent, urmăreşte atent fazele pregătitoare : dezarmarea, coborîrea motorului la nivelul de marş, totul tacticos, potolit, cu mişcări economice şi exacte, pompajul de benzină ritual, ■ apoi prima smucitură de minerul sforii. Prima, a doua, a noua, a nouăzeci şi noua. Fără o vorbă pînă la o sută nouăzecia, şi nouă. Aici, un comentariu abia murmurat. Un *câte.* „Mă, oi fi tu încăpăţînat, da' io sînt de la Oradea, mă ! Noa.!" A doua suta sfoară. Răpăitul de mitralieră. Musul îşi întoarce spre skipper faţa radioasă, acoperită de sudoare.

— Mergeee !

— O să ne taie vapoarele pînă porneşte, spune acru skipperul... Cuplează-1 !

Este simbătă 18 iunie. Intrăm în avantportul Mangalia în urma unor bărci pescăreşti trase de o mahună. Viraj şi acostăm dulce la V.P.25, vedetă grănicerească aflată de gardă în gura portului. Marinarii şi-au -început programul de dimineaţă. A reînceput să plouă. De data asta mărunt. Stupid de mărunt. Comandantul vedetei ia legătura radio cu şeful lui ierarhic care ne invită la nava-bază *Tismana.* Mola prova, pupa. Spre mîndria musului, motorul porneşte la prima sfoară. îmi place îndemînarea cu care marinarii grăniceri ne legaseră şi dezlegaseră. Tăiem acvatoriul. Iată nava-bază : o adevărată cazarmă-comandament plutitoare, în babordul ei alte două vedete grănicereşti de patrulare, ofiţeri tineri, marinari care ne prind barbetele. Acostăm la nava-bază *Tismana.*

Ora 08.10. Urc la bord. Comandantul detaşamentului de nave, locotenentul major Traian Popescu, mă invită la cabina lui. Cursivă, elegantă. Cabinele ofiţerilor, totul

foarte nou, mirosind încă a pituri proaspete. Tînărul ofi-
ţer jovial, cum îi stă bine unui gorjan din Tismana, identitatea de nume dintre satul natal şi nava-bază nu este întîmplătoare, cabina-birou spaţioasă, am o veche simpatie pentru marinarii-grăniceri care au ieşit mereu în întîmpinarea lui *Hai-Hui 2,* aşa că găsim pe loc limbajul comun. Vreau să rămînem legaţi la nava-bază pînă mîine în zori, timp în care să ne uscăm echipamentul şi cazarmamentul, să scoatem apa din santină, să aerisim şi uscăm chcsoanele. Locotenentul major pleacă într-o permisie scurtă la Histria, unde-şi are familia. Pune la dispoziţia echipajului propria lui cabină şi cabina-baie a apartamentului. Cabina se refuză cu politeţe. Echipajul doarme la iaht. Dar baia !... Baia va fi folosită cu recunoştinţa cea mai fierbinte... Este sîmbătă, zi de învoire pentru marinari. Forfotă. Siflee. Ordine. Deocamdată se face o manevră pe ancore. Furtuna de azi noapte a derapat nava-bază. Dacă putem să ne legăm în tribord. Sîn-
tem la adăpost, acolo în tribord. Perfect ! Cobor pe iaht. Marinarii grăniceri ne iau barbetele. Puiu a pus baloanele
de acostare. Dublăm nava-bază. Ne legăm unde ni se indică. Primim la bord vizita tînărului ofiţer-comandant. Se arată încîntat de iaht. Desigur, vrea să-şi construiască
unul asemănător... A mai dat asistenţă iahtului *Dolojman,*
skipper inimosul navigator clujan Pătraşcu Alexandru. Musul oficiază în chip de gazdă perfectă. Comandantul pleacă. Ne lasă în grija celor de serviciu la bord. Observasem un alt locotenent-major, masiv, brunet, care mi se păruse că se uită cu o anume ostentaţie deloc binevoitoare. Dimpotrivă. Aş fi zis, cu rea voinţă. Probabil (mi-am zis atunci) din pricina acelui amor propriu de pro-
fesionist ultragiat ; ori, cine ştie, mizera cleveteală a por-
tului, care a atins la Constanţa profesionişti stimaţi în intimitate, o fi ajuns şi la Mangalia. Fiecare este liber să se uite după pofta inimii. Deci, la treabă. Apa din santină o scoate musul. Burniţa a încetat. întindem mandarele şi pe mandare agăţăm în cîrlige lenjeria udă şi sacii de dormit.

— Cînd se întind mandarele, pavilionul se ridică la erucetă, spune comandantul de pe puntea navei-bază.

—

Uilasem pavilionul la pupa. Călcasem una din regulile elementare care ţine de tradiţie şi ceremonie. Apoi vine ora mesei şi sîntem invitaţi la careul ofiţerilor unde întâlnim pe locotenentul major Constantin Basarabeanu, suspectat de ostilitate, comandantul lui V.P. 26, pe maistrul
clasa 11-a Nicolae Dumbravă, comandantul navei-bază, ca
şi pe şeful depozitului, sergentul major Stratulat. întrebat direct asupra motivului ostilităţii, locotenentul major se amuză. Privirea care-1 personalizează straniu este un da-
tum organic... Are la cambuză o frumuseţe de peşte : ,,Bucătar, să vedem peştele[11] ! Apare bucătarul cu monstrul ţinut pe ambele palme. — Cum îl doriţi preparat pentru cină ? Ospitalitate largă, plină de atenţie. Discutăm teme de pedagogie militară, evident în atenţia comandantului vedetei grănicereşti V.P. 26. După masă ni se usucă bluzoanele la caldarină. Apoi baia fierbinte. Mai exact, duşul. Duş de zile mari, memorabil, care ne scoate
din pori apa sărată, sudoarea şi secreţiile trupului torturat de cele douăsprezece- ore de furtună şi ciocane de vînt. Cină. povestiri de pe graniţă, apoi maistrul Dumbravă se întrece pe sine : ne trimite la bord o ladă cu sticle de apă minerală „Borsec". Gest care-1 va readuce mereu la *Hai-Hui,* pomenit de bine (să-i dea Dumnezeu sănătate maistrului Dumbravă), pe canicula din Marmara şi Egee, cînd ni se usca cerul gurii de sete şi apa din canistre începuse să aibă gust şi miros stupid de plastic încins. Apoi stingerea la nava-bază *Tismana* şi la *Hai-Hui 2.* Şi somnul. Şi senzaţia de confort, de siguranţă, transmisă de vecinătatea ospitalieră a navei-bază grănicereşti.

DE LA MANGALIA LA VARNA !

Duminică 19 iunie la ora 06 sîntem pe punte. Musul leagă la balcon focul de furtună, prinzîndu-i colţul de mură la piesa prova astfel incit schimbarea

focurilor să se facă rapid. Tentativa noastră de a arma încă un strai prova a dat greş, piesa confecţionată nefiind corespunzătoare. Skipperul îşi face planul de drum în funcţie de vîntul care bate de la uscat cu 6—7 m/s. Adică vînt de travers, excelent pentru a face drum la Cap Caliacra. Musul scoate apa din santină şi prepară micul dejun. Lochul totalizează 2G64,2 Mm. Cerul este sumbru, acoperit 9/10. încă nu ne putem lua rămsa bun de la amfitrioni. Le trimit prin sergentul de serviciu ultimul volum din *Strămoşii,* serialul istoric în bandă desenată cu har de Sandu Florea.

La ora 07.20 ridicăm velele. Marinarii-grăniceri ne dau mola. Cu vînt de pupa *Hai-Hui 2* ţîşncşte spre ieşirea din port. Salutăm vedeta grănicerească de gardă şi ieşiţi în mare coborîm spre sud cu 7 noduri pe loch. Vîntul pare a se fi stabilit din vest. Ţinem la compas 175°. La ora 08,15 ne aflăm la traversul navei eşuate la nord de Krapeţ şi, desigur, avem ridicat la crucetă în tribord pa-
vilionul care se onorează : cel bulgăresc. Skipperul este scrupulos în materie de tot ce ţine de tradiţia de iahting şi în general de tradiţia marinărească, sever respectată ia nava-şcoală *Mircea,* unde şi-a făcut ucenicia în acest sens. Cu atît mai scrupulos cu cît constată, nu fără o undă
de amărăciune, superficialitatea şi ignoranţa cu care tradi-
ţia nobilă, coborîtă din secole de practicare a unor profesii
cheie, se trece în banalitatea actului incomod sau se suprimă, tăindu-se inconştient o dimensiune a istoriei. Pe urmă se reiau deliciile navigaţiei cu vele în Marea Neagră. Musul — care în prima lui noapte de cart la eche îi argumentase skipperului că nu poate ţine iahtul pe un reper de la uscat, pentru bunul motiv că pusese prima dată în viaţă mina pe o eche şi încă nu se familiarizase cu efectul cîrmei, solicitîndu-i un răgaz de adaptare — vrea să devină timonier. Deci, preia cartul în răstimpul cînd vîntul cade net. Nu este vorba de . ceasul cînd se schimbă briza de noapte cu briza de zi. Este vorba de capriciile vîntului pe coasta bulgărească, între Krapeţ şi cap Caliacra. Adică între orele 09. şi 10.50, un joc cu tendinţa de a se roti spre nord, apoi calm plat cu mare de
gradul 1 şi un curent lent care derivează iahtul spre coastă, spre deziluzia musului. Apoi, la 11.55 se stabileşte
un vînt de S.SV. cu 6—7 m/s, cerul se înseninează, este rece, marea are reflexe oţelii şi începem voltele care să ne ducă la cap Caliacra. Voltele, aceste plicticoase tribulaţii, care împătresc timpul de marş şi distanţele de parcurs. Bărci pescăreşti în largul farului Şabla. Duminica se indică favorabilă voltomaniei. Musul devine din ce în ce mai sigur pe manevră. Pierdem în bordul din care vîntul refuză, două treimi din distanţa lineară cîştigată în bordul din care vîntul dă. A adăuga timpului total o treime din timpul estimat calculat a fi parcurs de un velier între două puncte este o măsură înţeleaptă şi utilă şi mai ales eficientă în cazul mărilor cu vînturi neregulate.

Deci la ora 11.55 facem cea dinţii voltă, ieşind din apropierea coastei spre larg pe 110°, adică depărtîndu-ne
de coastă sub un unghi de 70°, ceea ce nu este grozav ; dar orice altă soluţie este vizibil în dezavantaj. Lochul totalizează 2673,9 Mm. Reuşim să dublăm farul Şabla abia la ora 14.30, după ce am tras cinci borduri. La 15.35
navigăm cu 5 noduri pe 145° cînd musul dă alarma : un cart prova babord, obiect galben, de formă rotundă, plutind
în derivă. Să vedem. Lăsasam în siaj o prea frumoasă minge de plajă, fără să ne deranjăm de la masă. Obiectul semnalat aducea cu o minge de fotbal. Iată un prilej excelent ca echipajul să facă un dublu exerciţiu : om la apă şi acostare la o geamandură... Să presupunem că omul
la apă, descoperit, zace inconştient în centura lui de salvare. Ah, sfîntă meteahnă didactică a fostului instructor de zbor şi de militari ! Cu toate chiţibuşurile care, însumîndu-se, deschid celui instruit perspectiva largă a propriei profesii. Ce face altceva skipperul decît supune musul unui proces rapid de profesionalizare, deliberat cu mult înainte de ambarcare, alcătuit conform unor teze de pedagogie aplicate psihologiei luptătorilor şi propriei lui experienţe în materie, care însumează observaţiile comportamentale făcute pe n subiecţi. in zbor, în pregătirea tragerilor de luptă, la bordul navei-şcoală şi, de cîţiva ani, la bordul iahtului, acolo unde, datorită condiţiilor, aceste observaţii s-au esenţializat ? Cu ce răbdare pisăloagă ciocăne şi amendează vorbirea musului, obligîndu-1 să-şi încetăţenească corect limbajul de bord, fără

de care nu poate exista velist de croazieră, cu ce brutalitate aparentă retează divagaţia îneepînd cu argumentele scuzei. La bord nu există scuze. De nici un fel. Să decedezi în timpul cartului şi iahtul trebuie să ţină drumul indicat, navele şi obiectele plutitoare să fie semnalate din vreme, serviciul să se asigure conform regulamentului ! Înţeles, mus ?

— Oricum, mort, tăt nu se poate !

•— Se poate !

— Am înţeles ! Se poate !

Absurd ? Poate ! Pentru funcţionăraşii care poartă de colo-colo cozile ibricelor în care-şi fac cafeluţele de orzoaică, după ce au păpat la ora 10 ceea ce le-a pus consoarta îii pacheţel. Deocamdată musul se integrează vieţii de bord. Faza aceasta de aclimatizare şi integrare nu se face sub semnul grădiniţei de copii. Regimul de bord determină o tipologie. Determină interacţiuni neobişnuite la uscat, care recondiţionează personalitatea pămînteanului (dacă o are), o reprofilează, apropiind-o de structurile componente ale personalităţii navigatorului eu vele. Cu atît mai inedită, cu cît profesia s-a pierdut la noi de aproape un secol. Cu atît mai dificilă cu cît iahtingul de croazieră, reluînd firav o tradiţie firavă, abia îşi defineşte statutul, nejustificîndu-se încă pentru autoritatea de stat sau federaţia de specialitate, decît ca un fel de apendice generator de probleme inconfortabile. Justifieîndu-se moral, istoriceşte şi social de către cei care practică croaziera cu vele, iahtingul a devenit una din dimensiunile interioare care contribuie la formarea individualităţii specifice, a statutului moral corespunzător, a competenţei.

Iată că skipperul a pus prova pe obiectul semnalat de mus, fără ca acesta să bănuiască subtextul manevrei. Acela de a-i lărgi competenţa cu încă o manevră esenţială : om la apă. Pe fişa musului s-au aglomerat numai în 20 de ore de navigaţie notaţii care dau skipperului senzaţia că merită să investească dincolo de obişnuit. Au fost trecute bine teste deosebit de dificile. Musul a dovedit un bun echilibru psihic, care, în corelarea funcţiilor psihice, a permis dominantei impusă de moment să rezolve situa-

ţiile neîntîlmte pînă atunci, păstrîndu-şi luciditatea cu

toate că marea, aversele şi noaptea n-au foi'mat tocmai cîmpul tactic cel mai prielnic unei aclimatizări normale, progresive. Stimulii externi, recte agresiunea mării şi a vîntului, au fost deosebit de violenţi, subiectul, adică musul, adică Vasile Olteanu, reuşind să-şi stăpînească emotivitatea şi stările reflexe, perturbatoare, impunîndu-şi o stare de veghe logică, raţională. De fapt, cele 28 de ore de navigaţie s-au însumat într-o succesiune de şocuri materiale şi psihice, cu caracter stresant, care, spre cinstea musului, nu s-au convertit nici în stări inhibatoare, nici în comodităţi, nici în laşitate. Pe acest fond echilibrat, tonic şi dinamic — îşi spune skipperul — antrenamentul, nu simplul şi didacticul transfer de cunoştinţe, antrenamentul, care să-i formeze musului deprinderile şi obişnuinţele necesare, nu poate decît să-i performeze capacitatea potenţială. Skipperul are o idee foarte exactă despre virtuţile dinamice şi valorile antrenamentului, a formării automatismelor motrice care eliberează raţiunea, sporind luciditatea şi prin care se face trecerea de la condiţia terestră, la condiţia de velist de croazieră.

— Treci la prova şi ridică obiectul la bord... Cînd intră în unghiul mori de vedere, dirijează-mă !

Musul se dovedeşte plin de entuziasm. Escaladează cabina. Se culcă pe puntea prova. Skipperul aduce iahtul sub vîntul obiectului, atingîndu-1 cu prova. Viteză prea mare. Mingea galbenă cu aspect rigid saltă pe valuri în pupa. Musul a scăpat-o din mînă.

— Bietul naufragiat ! căinează omul de la eche.

Volta sub vînt. Manevră largă. Reglarea vitezei din vele. Balonul scapă în unghiul mort.

— îl am, strigă musul, ridicîndu-se ud şi triumfător.

Un val îi făcuse duşul de rigoare. Pescuisem o splendidă geamandură din plastic specială pentru iahturi şi bărci. Conform legilor internaţionale, obiectul ne aparţine, drept pentru care skipperul îl trece în inventarul iahtului. Au loc două evenimente gastronomice. Skipperul repudiază vehement strălucitoarea farfurie de inox. Cere supa în castronaşul adînc din plastic al cărui bord liber asigură stabilitatea conţinutului şi savurarea lui fără incidente. Se constată că sălămăria depozitată neîndemînatec

intr-un cheson s-a udat. In consecinţă, se scoate la soare

şi se freacă insistent cu o cîrpă înmuiată în oţet, după reţeta inginerei Elena Asimit. Astfel tratate, rudele de salam — care luaseră o culoare dubioasă -*- par să-şi revină. Prudent, musul nu gustă din susnumitele preparate decît după ce-1 vede pe skipper înfruptîndu-se fără grijă.

La ora 19.40 totalizăm pe loch 2694 Mm. Cerul este acoperit 2/10, cîţiva alto-straţi albi plutesc lin în oceanul acela de un albastru inefabil în care se presimt infuzîndu-se pudic culorile trandafirii ale amurgului. Vîntul din V.SV. — adică exact din prova — se întăreşte pînă la 9 m/s. Starea mării este de 3 spre 4. Vrem Varna (musul ţine la Varna, skipperul doreşte să-l revadă pe bătrînul şi sfătosul corăbier Petko Gocev), trebuie să facem volte. Pentru noapte, skipperul schimbă tactica. Borduri lungi, spre larg, alternate cu borduri care să conducă pînă în apropierea coastei, unde se face punctul, stabilindu-se exact localitatea de la uscat.

Se întîmplă în noaptea de 19 spre 20 iunie ceea ce skipperul se temuse că se va întîmplă încă din săptămîna
dinaintea ambarcării. Saltul calitativ al acumulărilor cantitative însumate în nesf îrşitul şir "de stupidităţi, neplăceri, şicane şi rea-voinţă care a premers ridicarea velelor. Adică oboseala. Skipperul este conştient de caracterul limitat al energiei psihofizice, cu toate că limita rezistenţei lui fizice şi morale are un ecart neobişnuit. Cu o viaţă dirijată riguros, disciplinată pînă la austeritate, practicînd cu asprime renunţarea la neesenţial, skipperul acumulează rezerve mari de energie, pe care le poate elibera la nevoie, dirijîndu-le eficient. Oboseala este şi ea un proces dialectic. Se instalează progresiv, cucerind skip-
perul mai lent sau mai violent, după împrejurări. Prealarma este trasă de oboseala atenţiei, semn sigur că, dacă
nu se iau măsuri, escalada va reduce spre zero raţionamentul lucid, va anihila simţul tactic, va paraliza reflexele, încetinind pînă la dramatic promptitudinea de reacţie la momentele limită create de mare. Cu alte cuvinte, se impune şi aici unul din principiile ştiinţei şi artei militare : al economiei forţelor, care cere să dispui de nivelul maxim al potenţelor ostăşeşti în locul şi la momentul
oportun. Pe mare, momentul oportun se poate **ivi** în fiecare secundă. în consecinţă tonusul psihic, rezultat al unui fizic odihnit, trebuie păstrat mereu gata de acţiune ; dar mai ales trebuieşte păstrată luciditatea cu care se analizează fulgerător factorii care determină decizia. Decizia, pe iaht, cu finalitatea destinului. Oboseala atenţiei prelungeşte periculos timpul de reacţie la situaţii neaşteptate. în noaptea cu pricina, prealarma fusese trasă. Skipperul trebuia să doarmă. Măcar trei ore.

Ora 22.15. Timpul se anulează intr-o stare de torpoare stupidă. Volta. Sîntem la 2 mile de coastă, la jumătatea distanţei dintre Kamen briag şi localitatea netrecută pe hartă care l-a derutat pe skipper în croaziera precedentă. Lochul a totalizat 30 Mm funcţionînd cu intermitenţe, poticnindu-se, în consecinţă introducînd erori mari în calculul punctului estimat. Este cpera pseudomeşterului care l-a smuls brutal din lăcaşul lui. Ar trebui să i se impute costul pipărat al instrumentului londonez. De asemenea ar trebui pus să strîngă aici, în plină mare, mizeria
neagră alcătuită dintr-o pastă lichidă, cleioasă şi scîrboasă,
pe care a vărsat-o în santină, el îi spusese „masă

izolantă“,
de fapt un preparat stupid care se lipeşte de degetele musului de cîte ori scoate apa din santină, amărîndu-i munca şi aşa dificilă... Somnul superficial, ori întrerupt mereu, la răstimpuri ciudate, zece minute, treizeci, rar o oră, se răzbună. Musul trece la eche. Skipperul cade într-un fel de stare letargică şi de semi-veghe, întreruptă de apariţia unor lumini necunoscute ancorate în plină mare, pe care musul le semnalizează vehement. Ie?it în cockpit, skipperul realizează cu încetinitorul că luminile sînt de fapt balizele care marchează limita dinspre larg a poligonului de tragere de la Kamen briag, desigur nefi-gurînd pe hărţile din setul de la bord. Cum balizele rămîn în pupa tribcţrd, cum farul de la cap Caliacra, ciclop teri-fiant în pîcla preceasului de zi, poate fi ţinut în prova, sînt speranţe ca să-l dublăm în zori. Există un mod spe-cific, viril, aspru, de a consuma ceasurile de veghe, noap-
tea, pe mare. Mai întîi universul care te înconjoară. Fără nimic din punctele de reper şi simetria planurilor orizon-tale şi verticale încrustate în subconştient şi pe retină de experienţa terestră a speciei. Senzaţia stranie, penetrantă
a infinitului. Senzaţia materială, obiectivă a raporturilor

cu infinitul. De unde umorul. Desigur, sentimentul grav
şi luxuriant în acelaşi timp, muzical, al integrării. Al apar-
tenenţei. Al dependenţei dinamice. Dincolo de gureşa su-
ficienţă a speciei. Savanţii definesc universul ca pe în-
treaga lume nemărginită în timp şi spaţiu, infinit diversi-
ficată, caracterizată printr-o multitudine de forme ale
materiei — ponderale sau radiante — aflate în diferite
stadii de dezvoltare, cuprinzînd totalitatea obiectelor, eve-
nimentelor, relaţiilor şi energiilor care există în mod
obiectiv, indiferent de creaţia omului. De fapt, .ceea ce
mă pune în banca mea din cockpit nu este universul, ci
partea pe care o pot observa din metagalaxie. Asta nu-mi
diminuează cu nimic respectul pentru microcosmosul li-
mitat orizontal la cele cîteva mile marine de întunerec
lăptos, avînd dimensiunea verticală cu vîrful sprijinind
Steaua Polară. îmi oxigenez creierul. Este un act de
higienă mentală. Aud balivernele căzînd în mare. Uhuru,
satelit ştiinţific american, a descoperit printre altele, surse
de raze X provenind de la resturi de supernove galactice
sau extragalactice. Cine poate cataloga formele materiei ?
Deocamdată raportul meu cu metagalaxia rămîne amiabil.
Toate îmbufnările din ultimile 48 de ore aparţin cu exclu-
sivitate feliei planetare infime delimitată de bazinul Mării
Negre, sediul unei anumite - megalomanii contemporane.
Felie planetară dincolo de care există veşnicia. Torpoarea
accentuată de somnul lînced are tendinţa să mă precipite
peste bord. Hotărît. N-am să-mi pot desăvîrşi niciodată un
sistem filozofic doar contemplînd universul vizibil de la
echea lui *Hai-Hui 2,* cu atît mai mult cu cît socialul este
pasiunea mea manifestă. în consecinţă, îmi agăţ cara-
biniera centurii de siguranţă de inelul din tribord şi iau
seama cum farul Caliacra, acest reper la răscrucea tuturor
croazierelor mele, trece lent prin tribord, dominînd spec-
tral promontoriul abrupt. Senzaţie stranie, neexprimabilă,
nedefinibilă, aflată între un fel de teamă superstiţioasă
stîrnită de ora fantomelor şi a înecaţilor şi o altfel de
teamă, stîrnită de conştiinţa limpede a micimii iahtului în
raport de tot ce mă înconjoară, începînd cu

microuniversul
din jurul meu şi sfîrşind cu restul pînă în spaţiul obiec-
telor cereşti numite *black hole,* colapsar, gaură neagră
sau
stea îngheţată. Iată diagnosticul real pentru starea inte-

rioară pricinuită de farul Caliacra văzut de aproape. Stea îngheţată. Incapabilă să trimeată o radiaţie care să umanizeze. Sclipirile lui, fascicolul luminos care perie marea făcînd să strălucească rece metalul bordului, indică pericolul. Dealtfel, toate farurile marine îmi transmit acelaşi sentiment rece, tăios, alarmant. Hotărît, nu sînt la ora cea mai prielnică meditaţiei senine.

Zorii sînt lipsiţi de fast.

Marea se populează. Cîteva pescadoare ne dublează în ambele sensuri.

— Nu auzi nimic ? îl întreb pe musul, care prepară micul dejun.

— Nimic.

— Pofteşte în cockpit. Priveşte în pupa.

Musul face ochii mari. Uriaş, scoţînd mustăţi de spumă de sub cele două etrave îngemănate, vine foarte aproape de noi ferry-boat-ul *Eroii de la Plevna* sub pavilion sovietic. *Eroii de la Plevna.* Conştiinţa istoriei înscrisă pe etrava navei uriaşe cu adresă directă la contemporaneitate. Eroii aceştia reprezintă, dincolo de jertfă, o dimensiune politică. Un ideal. Ei sînt pe de-o parte miile de mujici în mundirele ostăşeşti ale ţarului ; dar şi căpitanul Valter Mărăcineanu, maiorul Şonţu, maiorul Candiano Popescu, soldatul Grigore Ion, zecile de mii de dorobanţi, de vînători, de infanterişti de linie, de roşiori şi călăraşi, armata română în războiul Independenţei, de la comandantul suprem la ultimul soldat din grupa de luptă.. Navele noastre comerciale poartă nume de localităţi, de ape, navele noastre de război poartă numere precedate de o literă, străzile noastre se numesc stupid : Frigului, Brînduşelor, Rotocolului, Trandafirului, Clemenţei şi altfel, ca şi cînd edilii ar fi analfabeţi şi istoria ar fi un cîmp pustiu. *Eroii de la Plevna* ne arată pupa verticală şi siajul lui ne zgîlţîie zdravăn. Este luni 20 iunie ora 07.20, cerul se înseninează, vîntul rămîne constant din V.SV. cu 6—7 m/s, săptămîna se deschide sub auspicii luminoase şi *Hai-Hui 2* mai are de străbătut încă drum lung pînă la Varna, drum lungit arti-

ficial printr-o eroare care îl apropie de ancorajul Batova, lă nord de golful Varna.

Există o tentaţie irezistibilă a neofiţilor. Aceea de a emite păreri în legătură cu navigaţia propriu-zisă. Cu

navigaţia ca ştiinţă a determinării punctului navei pe mare. Musul este un mus excelent, dar nu poate rezista tentaţiei de a presupune punctul iahtului. După cum skipperul, obosit inexplicabil, de fapt drumul abia se deschide în prova, nil rezistă tentaţiei ca în vederea coastei, să facă o abatere de la drum spre a vedea locurile pline de farmec, băile adînci, mărginite de înălţimi albăstrii, care danteleazä coasta bulgărească la sud de Balcic. Cu atît mai mult cu cit în baia Batova evoluează în mare viteză un iaht cu mari vele albe, demonstrînd că acolo se află o foarte bună şi constantă briză. Apropiindu-ne lent de coastă, skipperul rememorează scena interceptării iahtului de către şalupa pazei de coastă bulgăreşti, acţionînd în consecinţă. Adică schimbînd de drum spre Varna şi renunţînd la deliciile turismului nautic costier. Se impune din nou antiteza violentă dintre senzaţia subiectivă creată de vederea coastelor înalte care modifică aprecierea distanţelor în minus şi realitatea obiectivă a spaţiului. Adică se creează un decalaj %între impresia falsă că ai străbătut un mare număr de mile şi realitatea raportului viteză-timp-mile înregistrate pe loch. După-masa este făcută pentru turism nautic. Cîţiva cumuluşi spre Varna, cerul satinat, albastru, cald, munţii dantelînd coasta, berbeci albi păseînd marea, atmosferă destinsă. La orele 18.50 sîntem în vederea luminei Euxinograd într-un fel de calm plat cu dinţi. Şalupe şi vaporaşe pline cu pasageri, altele înţesate cu şcolari în vacanţă, întorc la Varna, dînd înserării un aer festiv. Unele vaporaşe sînt pavoazate cu ghirlande multicolore, se aude muzică la bord, se simte din plin vacanţa, buna dispoziţie, vara. Iată, îmi spun, bulgarii ştiu să-şi folosească litoralul la superlativ. Au creat o flotă de vaporaşe pe cai'e-o exploatează intensiv, spre bucuria tuturora. Ii invidiez. Varna îşi arată siluetele înalte ale blocurilor. De verticala iahtului se apropie un cumulus. Vine din larg şi pluteşte spre coastă. Dintr-odată se face frig. Marea se zbîrleşte. Velele plesnesc sec. Iahtul este aproape smuls

din valuri şi purtat spre Varna cu 9 noduri : 9 noduri, viteză de zile mari, marea fierbe, un minut, cinci minute, opt minute. Gata. Norul a trecut. Velc-le fîlfîie moale. Abia ne mişcăm cu o jumătate de nod. Cunoşteam fenomenul din practica zborului fără motor, citisem despre el

în relatările skipperilor de cursă-croazieră, dar nu-1 întîî-
nisem încă pe mare. Cu şcotele la mînă urmărim drumul aerian al acestor cumuluşi binecuvîntaţi. Vineee ! Umbra norului pe mare. Freamătul valurilor. Plesnetul velelor. Asta da, cumulus. 10 noduri. *Hai-Hui 2* face surf. încă un salt de o milă spre Varna. Pauză. Nor. Alt salt. Pauză. Alt nor. Surf care te ameţeşte. Plăcerea aproape voluptoasă a surfului. Apa clăbucind în siaj. Ţiuitul ascuţit al gre-ementului. Nebunia, nebuniilor. 19.45. Jocul de sub nori încetează. Se instalează calmul de seară.

— Motor !

•— Motor ! răspunde musul.

— Prezent, bîlbîie înecîndu-se bravul nostru „Vete-rok", după care îşi recîştigă demnitatea, pîrîind vesel... Puiu este fericit. Tandreţea lui cu „Veterok"-ul devine duioasă. înserează. Intrăm în siajul unui vaporaş plin cu pasageri preşcolari. Dublăm digul. Iată cheul iaht-clu-bului Varna. Pustiu de iahturi. Nici una din siluetele fami-liare. Acostăm intre două vaporaşe de pasageri. Ca întot-deauna, în zece minute sînt prezenţi la bord reprezentanţii
autorităţilor. Scrupuloşi fără a fi pedanţi şi sîcîitori, des-coperă viciul de formă al paşaportului meu. Mă fac să înţeleg că viza mea a expirat. Intră în joc virtuţile poli-glote ale musului. Musul meu vorbeşte atîta engleză cîtă este nevoie la bord şi o italiană cîntată, care aici este ne-folositoare. în engleză şi în româneşte convenim că, din moment ce autorităţile româneşti au dat viza de plecare, totul este O.K. Argumentul hotărîtor se constituie din cele două cărţi cu *Hai-Hui 2.* Scot volumele din raftul cu brizbrizuri.

— Scriitor ! Este cu totul altceva !

Arăt fotografia bătrînului corăbier. întreb unde este. Oamenii dau trist din cap.

— A murit de două zile.

Se vizează paşapoartele. — Cît stăm ? — Pînă mîine la orele 12.00. Gata. Sîntem liberi să părăsim iahtul. Duşul fierbinte de la iaht-club ne aşteaptă... Barba Petro **a** murit. Cheul mi se pare pustiu. Mi~era drag şi familiarbravul şi încercatul bătrîn. Nici Penko Gekov, „mana-
gerul", nu este la club. Noaptea cade grea peste portul iluminat feeric.

SCURTA ESCALA VARNEZA!

Am convenit să ne organizăm matematic timpul rezervat escalelor, încît, reducîndu-le la minimum posibil şi acceptabil, să putem profita de fiecare minut astfel încît să acoperim toate nevoile bordului şi să răspundem, cu esenţialul, tuturor curiozităţilor noastre istorice şi turistice. In planul de drum rezervasem o noapte de odihnă la Varna, noaptea sosirii în port şi şase ore pentru vizitarea oraşului, completarea rezervei de apă, adausuri la cambuză cu produse bulgăseşti specifice şi, fără în-doială, trimiterea de ilustrate. Ca pe orice navă sau aero-navă, secundului îi revin rezolvarea formalităţilor por-tuare, acolo unde *captain*-ul nu este solicitat direct. Iahtul
este dotat cu o parafă proprie, ceea ce uşurează formali-tatea şi o aduce la normal. Listele de echipaj au fost scrise
înainte de ambarcare. Conform uzanţelor şi obligaţiilor curente, pentru a înlătura orice comentariu subteran şi pentru a oficializa „Jurnalul de bord“, secundul are obli-gaţia să aplice pe filele acestuia ştampila căpităniei portu-
lui de escală, ori a vamei, a poliţiei turistice, sau în lipsă, a
poştei. Escala varneză se consumase pînă marţi 21 iunie ora Ofi. conform planului stabilit. Se aplicase pe „Jurnalul de bord" ştampila respectivă, echipajul se bărbierise, făcuse un duş diluviu, veliştii bulgari şi invitaţii lor sovie-tici îşi disputau regata „Gheorghi Dimitrov[1] undeva în sud, poate între Sozopol şi Burgas, somnul fusese repara-
tor. ziua se arăta însorită şi dominată de vîntul de la uscat
cu 8 m/s ceea ce dădea skipperului sentimentul că traver-
sada Varna-Bosfor se va face rapid.

Musul plecase în oraş să găsească bujii noi pentru motor, Nu ştia bulgăreşte, nici nu ne-a trecut prin cap

să ia cu el o bujie, dar înainte de a pleca, un marinar de bine, şef mecanic pe o şalupă de pasageri care ştia puţin româneşte, Vitko Murinov Todorov, l-a iniţiat numind traducerea cuvintului franţuzesc, indicîndu-i locul unde va
găsi bujiile şi spray-ul împotriva muştelor care ne luaseră cu asalt încă din golful Varna. Săritor, Vitko, care-1 cunos-
cuse bine pe Barba Petro, mi-a oferit unul din spray-urile pe care le avea la bord. Musul în oraş, skipperul la iaht cu
treburile curente. Plinul de apă. Planul de drum. întocmirea fişei de navigaţie în condiţiile unui drum faţă de fund ideal ; adică vînt din sectorul pupa, constant ca direc-
ţie şi intensitate, la o viteză medie estimată la 3 Nd., necerînd vîntului decît un strop de bunăvoinţă. Skipperul consideră că Marea Neagră este teritoriul în care un echi-
paj de velişti îşi poate perfecţiona, vară de vară, metodele
de navigaţie costieră, estimată şi astronomică, fără prea mari riscuri, cu condiţia ca lucrurile să fie luate în serios, perfect cunoscute teoretic şi bine organizate la iaht pe timpul marşului. Din acest raţionament derivă planurile de drum în care se înserează totdeauna traversadele cap Caliacra-far Rumeli, sau Varna-far Rumeli şi niciodată o navigaţie costieră care ar dubla fidel conturul coastei între Tomis şi far Rumeli. Navigaţia de larg este considerată de skipper ca adevăratul examen marinăresc al echipajului, ca pragul care desparte amatorismul de profesionalizare în materie de navigaţie maritimă cu vele, fiind mereu pe măsura calităţilor nautice de care dă dovadă *Hai-Hui 2.* După ce-şi trece toate datele pe fişe şi în „Jurnalul de bord“, skipperul îşi propune un tur al oraşului familiar şi plăcut. Iată iahtul lui Gheorghi Ghiorghiev, solitarul bulgar al unei circumnavigaţii, „Kor Karole", el însuşi solitar pe cavalet de cînd temerarul a murit într-un fel de accident stupid şi nemeritat. „Rachetele" vin şi pleacă de la cheul lor, marinarii care servesc la bord poartă aceeaşi ţinută, tricourile lor sînt exemplare,
nicăieri la manevra de acostare sau plecare vorbe în plus,
pasagerii se rînduiesc într-un şir ordonat şi se pare că bulgarii au vocaţia organizării tineretului şi copiilor. în aşteptarea „Rachetei" lor, un grup de şcolari scandează în

cor un cîntec englezesc prin care de fapt repetă o lecţie care numeşte obiecte uzuale şi numără. Cîntecul este săi-

tăreţ, pronunţia este amendată de profesoara care conduce grupul, totul se reia în ritm vioi, constituind pe cheu un microunivers atît de preocupat de el însuşi încît iradiază cu forţă un ce plin de farmec juvenil. Dincolo de eleganta clădire a gării maritime, la răscrucea şoselii care uneşte portul cu gara şi magistrala de pe litoral, autobuzele aduc la plajă sute şi sute de copii. Municipalitatea a creat un ştrand al copiilor şi elevilor. Bazin cu apă caldă pentru antrenamentele juniorilor şi dincolo, spre mare, plaja aurie cu zeci de jocuri, împărăţie a celor mici. O pată de lumină, în peisajul cu port şi mare. Apoi glasurile guturale ale pescăruşilor. Apoi stradelele patinate de aerul salin care urcă spre promenada şi artera comercială a oraşului. Bulgarii au o veche tradiţie a grădinăritului. Deopotrivă, iubesc arborii. Străzile Varnei sînt umbrite de arbori ornamentali care le dau un farmec intim, estompînd rigiditatea cărămizii şi a cimentului. Mii de turişti, mai ales din democraţiile populare ale centrului Europei, invadează strada. Cofetăriile, braseriile, cafenelele cu mesele ocupînd trotuarele sînt pline. Lume în vacanţă, soare şi vînt. Skipperul are senzaţia că nu mai ştie să se cufunde în clipă! Că nu mai ştie s-o absoarbă lacom, prin toate simţurile, că nu se mai poate abandona ei, lăsîndu-se cucerit de fragilitatea şi farmecul momentului: o prea frumoasă trecătoare, o rază de soare reverberîndu-şi strălucirea într-o vitrină, atingînd un capitel, topindu-se in frunzişul unui platan. Că nu-i rămîne din această fragilă trecere decît aburul unei melancolii uşoare, inexplicabile, sentimentul perisabilului, al aderenţei accidentale. Că retina lui acceptă pitorescul numai în măsura în care-i comunică ceva. Un gînd. O atitudine. O istorie. Tendinţa unei deveniri. Expresia unui fel de a fi. Fericită vîrsta care nu pune întrebări. Eleganţa sobră a marmurei transformată în dale. Exuberanţa lampadarelor din fier care sugerează comparaţii fantaste : Rîmnicu Vîlcea, oraşul unor edili de mare originalitate specifică, şi Veracruz, toridul port mexican, invadat de la ceasul serenadelor de micile orchestre de *mariaquis* sau c*ancioneros.* întoarcerea la iaht este o

ceremonie interioară. Cîndva, Varna s-a numit Odessos, aparţinând aceleiaşi lumi ca şi Tomisul, bulgarii contemporani au scos din adîncul pămîntului şi conservă urmele

lăsate de grecii vechimilor istorice, de romani şi bizantini,
ceremonia interioară de care se vorbea mai sus descîntă timpul, încercînd să-l dezlege de vrajă şi farmecul prin care s-a legat de locuri, vara se coace în platani, din curţi
firave răzbat peste garduri crengi de smochin, apoi se vede marea şi privirea lacomă de depărtări se luptă în van
să rămînă doar la sensibilitatea retinei. Altceva, nenumit, vechi cît lumea din care se trage, dublează mereu pe dinăuntru retina, ca într-o infinită stereoscopie inversă, avînd drept ultim plan Tăcerea. Skipperul ştie că migraţia
lui spre Aigaion Pelagos, Marea Egee, nu este decît o restituţie. Chiar dacă argonauţii n-au făcut decît o scurtă escală în Insula Şerpilor.

...Desigur, musul a uitat că stăm sub zodia cronometrului. Este ora 12.00 La bord doar skipperul şi reprezentanţii autorităţilor. Cu scuzele de rigoare, skipperul amînă plecarea pentru ora 15.00. Formalităţile se vor face
la ora 14.00. Sînt minute de tensiune în care skipperul îşi promite că va transforma musul coproprietar în hrană pentru peşti. Discursul interior atinge violenţa diatribei. .Ceea ce îl ulcerează adînc pe skipper este faptul că repre-
zentanţii autorităţii au fost la bord la ora şi minutul cerute
de echipaj ; fără ca echipajul să răspundă exactităţii gazdelor cu aceeaşi politeţe. Trece o oră de tensiune. Motivele musului nu sînt nici măcar ascultate. Strivit de o bas-
culantă, agonizînd, trebuia să se prezinte la ora fixată, după care era liber să-şi dea duhul. Bietul mus. Găsise sucuri delicioase de portocale, cumpărase pîine proaspătă,
siropuri, abia prididise să-şi care sacoşa de-a dreptul uriaşă
şi, în loc de mulţumire, poftim. El care venise de la Oradea
la locul indicat pe teritoriul municipiului Bucureşti la data, ora şi minutul stabilite, el care... Musul nu o spune, dar o gîndeşte. Skipperul ştie una şi bună. Poţi să fii punctual de o mie de ori şi o singură dată să nu fii punctual la bord şi tocmai atunci, din lipsa ta de punctualitate,
să se întîmple ireparabilul. Pe urmă, regulile bordului... Rapid, musul recuperează timpul cheltuit. Risipitor, nu-şi poate înfrîna viciul, tîrguind gustări de la toneţa portului...
Ilustratele... Se anunţă „turnul" că sîntem gata de plecare.
Un miliţian înarmat, acelaşi care a vegheat iahtul şi în croaziera trecută, ne veghează discret de la o depărtare bilateral acceptabilă. Regulile locale, reguli cu drept de lege... Vitko se face interpretul nostru pe lîngă reprezentanţii autorităţilor sosiţi la bord. Aceeaşi poveste cu viza. Aceleaşi argumente.

La orele 15.00 ieşim cu vele din portul Varna. Avem pe loch 2730,1 Mm. Vîntul bate golful bine adăpostit, din N.NV. cu 3 metri pe secundă. Cer senin, parţial acoperit cu nori cumulus. Pinii de la capul Galata, de un verde bătînd spre negru, reflectă ciudat lumina scînteietoare a soarelui. Mai exact o absorb, transformînd-o într-o pastă densă, aromind a răşină, vîrstată fantezist de verticalele

roşietice ale trunchiurilor. Sub umbra catifelată, poteci abrupte, şerpuiri alburii, coboară la mare. Ici, colo, petece de plajă de unde vin pe deasupra apelor, melodii sincopate de dans. Vară.

TRAVERSADA, UN FRONT RECE ŞI URMĂRILE LUI

Marţi 21 iunie la orele 15.40 iahtul *Hai-Hui 2* se află la traversul capului Galata, sub un cablu, din dorinţa skipperului de a avea un . punct de plecare adevărat cît mai exact. Ambiţia lui secretă este de a folosi compasul de relevment, acest preţios instrument al navigaţiei costiere, pentru a-şi determina punctul cu repere de la uscat înainte de a-1 pierde din vedere, astfel încît. putînd controla drumul iahtului la începutul traversadei. să execute o navigaţie riguroasă la capătul căreia să iasă cu prova direct pe farul Rumeli. Vremea tatonărilor trecuse. Experienţa şi studiul trebuiau să-şi spună cuvîntul. Prînzul alcătuit din preparatele culinare bulgăreşti, stropit cu suc de portocale, se consumă după ce dublăm cap Galata. Constatăm că se poate naviga pe 160° cu velele în foarfecă. Un examen mai atent al cerului aduce concluzii neliniştitoare. In largul radei se formează un cumulonimb cu baza la cîteva sute de metri înălţime, poate 5 sau 6. Cu poala plină de danteluţe, roz-bombon sub lumina soarelui;, îmbrăcat în jupoane sidefii, cu trupul cărnos de culoarea măslinei, cumulo-nimbul pare să se formeze acolo, deasupra celor cîtorva nave staţionate la ancoră, în vreme ce, de la N.E. spre S.V. linia orizontului se zimţează cu strato-cumuluşi, deocamdată staţionari. Experienţa de sub cumuluşii din gura golfului Varna fusese revelatoare. Dacă cumulo-nimbul se pune în mişcare spre iaht, vom face surf. Coasta înaltă, abruptă, acoperită cu pini în tribord este temporar, pentru cîteva ore, un foarte bun adăpost faţă de o furtună venită din vest. Cum vîntul are tendinţa să se rotească spre nord, deci bate din marea liberă, lochul ţăcăne vesel, înregistrînd o viteză de 5 noduri. Cu 2 noduri mai mult decît viteza medie estimată folosită în calculul timpului care ne desparte de Istanbul.

La 16.30 vîntul cade brusc. Calm plat. Norul cumulonimbus şi-a precizat forma, evoluînd în înălţime. Crescînd **1**
din el însuşi în vălătuci suprapuşi altor vălătuci, semn cert al unor curenţi ascendenţi puternici lucrînd în

interiorul lui. Dar sub el ?

— Repede ! Echiparea ! închide - spiralul roofului ! închide batantele !

Abia are musul timp să scoată în cockpit echipamentul de protecţie şi în pupa marea se încenuşeşte brusc. Un clipocit abia susurat. Vălurele venind de sub norul dintr-odată catapultat într-o detentă imperialistă. Norul cucereşte vizibil orizontul marin. Se apropie de iaht cu viteză de necrezut. La nici o milă în siajul nostru descarcă în mare rafale de ploaie. Apoi, ciocanele grele ale trombelor de apă. Iahtul este smuls din inerţie. Vîntul hăcuieşte velele. Fugim cu vîntul şi marea din pupa. Deocamdată 6 noduri pe loch. Skipperul ia şcota randei la mînă.

Ora 16.45. Gren. Forţa 8. Limba lochului bate disperat la gradaţia maximă : 10 noduri. Facem surf, dublînd spre sud coasta bulgărească. Se poate ţine iahtul între 160° şi 170°. Senzaţia este zeiască, indiferent că apa a străbătut din nou nenorocita noastră vestimentaţie improvizată. Indiferent că ciocanele de vînt şi ploaie bandează iahtul pînă cînd valurile încalecă copastia ajungînd la nivelul sparge-

valului. Musul stă lîngă skipper, gata să ia şcota focului
la mînă. Prin pînza deasă a ploii vedem abia ca o siluetă, o „Rachetă“ care face cursa Burgaz-Varna, înconjurată de fum gros şi parcă stopată. înainte ca raţionamentul „foc la bord'[1] să se concretizeze în manevra de a pune prova pe nava de pasageri în pericol, aceasta demarează.
Hotărît, am căzut într-o foarte arborescentă succesiune de fronturi reci, care pun la încercare vestimentaţia şi mai
ales răbdarea echipajului. Cu focul uşor slăbit şi manevrînd şcota randei în funcţie de intensitatea rafalelor, navigaţia în sine se desfăşoară exemplar. Singurul inconfort,
puhoiul de apă care ne curge pe trupuri.

Ora 17.15. Norul cumulo-nimbus a dublat iahtul, îndreptîndu-se spre Igneada. Lasă în siaj o hulă puternică, biciuită de ploaie. Apoi, ca retezată, ploaia încetează. Peste mare se despletesc iasme de fum. Cade vîntul. După
care joacă nehotărît, încercînd să se stabilizeze din N.NE. Excelent. *Hai-Hui 2* se află între drumul vapoaraior Constanţa-Bosfor şi cel al „Rachetelor" Varna-Burgaz. Drum nu grozav de liniştitor, dacă luăm în considerare că de fapt se suprapune celui maritim Varna-Bosfor. Deocamdată să ne schimbăm. Cantitatea de apă pe care o face iahtul nu este nici firească, nici regulamentară. *Hai-Hui 2* nu face apă decît în perioada cît se umflă lemnul. Apoi santina rărnîne uscată. Un control sumar demonstrează că tubul de cauciuc care protejează cablul lochului, cu colierul brutalizat, a scăpat de pe spada lochului şi pe acolo apa intră în voie. Musul înlocuieşte colierul ruginit, cu un laţ de sîrmă strîns bine. Un paliativ de moment, care opreşte supuraţia lichidă.

De la 18.40 la 21.00 vîntul ne încearcă nervii. Lent, lochul indică viteze crescînde de la 1 nod la 4 noduri. Din V.NV. vîntul s-a rotit în V.SV. Excelent şi aşa. JJn cart dinaintea traversului. Viteză mare, derivă acceptabilă.
O noapte ciudată stăpîneşte marea. O noapte grea, umedă,
cu întuneric opac, plină parcă de incertitudini şi electrici-
tate. La ora 21.00 este încă de cart musul, care a preluat echea după trecerea grenului! Ritmul la bord, cel normal.
Este vremea ca skipperul să încerce performanţele com-
pasului de relevment, tip inginer Asimit. Identifică la uscat constelaţia de lumini a celor cîtorva localităţi, care preced cap Emine. Se stabileşte pentru Biala şi lumina de la Kamcia. Metoda stabilirii punctului : prin două re-
levmente simultane, ceea ce dă <pe = 42°53’ N şi Xe = 28°12’ E. Lochul face nazuri. Cînd skipperul preia cartul, se blochează. Orice încercare de a-1 debloca, eşuează. Greva paralizează entuziasmul de navigator al skipperu-
lui. Cîtă vreme vom vedea far Emine, chestiunea punctu-
lui este rezolvată. Dar cînd nu-1 vom mai vedea ? Va intra
în joc aproximaţia, lucrul cel mai detestat la bord după indisciplină şi nepunctualitate.

Este o noapte sumbră care, nesupravegheată, se poate
infiltra în subconştient, în depozitul arhaic unde zac ză-
vorite obsesiile şi spaimele ancestrale. Dincolo de frontie-
rele propriei libertăţi, skipperului îi este greu să-şi pună întrebări. Nici întrebările, nici răspunsurile, dacă vor fi fiind, nu ameliorează cu nimic calităţile nautice ale iah-
tului şi nu schimbă cu o iotă datumul prezent al micro-
universului marin. Ceea ce s-a optimizat la bord, n-a fost rezultatul căderii în abisal. Logica strînsă, dinamică, sin-
tetizînd datele exacte ale unor lecturi de specialitate, re-
gîndirea acestor sinteze, adaptarea lor la condiţiile şi ele matematice ale iahtului, lupta strînsă cu toate inerţiile, cînd parlamentară, cînd violentă, adică acţiunea, iată sin-
gurul zeu tutelar al omului de la eche, care consideră universul sub această specie. Puiu a împărţit raţional spaţiul de sub cuşete, confecţionînd chesoane dintr-un plastic alb, juvenil, care în condiţii normale, adică fără apă în santină, constituie spaţii ideale de depozitare. în bordul tribord al careului, a imaginat două chesoane cu rafturi pentru lenjerie, mascate în spatele unor rabata-
bile tapiţate elegant, rabatabile servind drept spătar cu-

şetei de veghe. Deocamdată nici o inerţie la bord. Nimic din ceea ce formează universul skipperului nu se poate defini în sfera staticului. Constelaţiile, atîtea cîte se pot vedea prin ambrazurile norilor îşi modifică măsurabil poziţia, norii aleargă, valurile sînt într-o continuă mişcare pe verticală, siajul fosforescent demonstrează că iahtul înaintează cu cel puţin un nod şi jumătate, în pofida lochului care, singur, se încăpăţînează să se păstreze
într-o ineptă stare de repaos. Atunci ? Atunci de ce n-ar

gîndi skipperul simultan cu supravegherea compasului magnetic, la acţiunile perfide ale nopţii opace, care şi-a trimis cel dintîi commando să încerce o diversiune, pentru a-şi infiltra cercetaşii dincolo de armură, în acel prea viu, arhaic şi ancestral miez al întrebărilor şi spaimelor ? ! Mişcarea fermă a braţului pe eche aduce prova iahtului pe drumul invizibil urmat cu fermitatea cifrei în negrul de smoală, organizat subtil de polaritatea magnetismului planetar. Ce înseamnă să-ţi ,,pierzi busola" ? Şi de ce să ţi-o pierzi ? Şi ce accident trecător te poate dezorienta în cotidian sau în, vai, prea scurta perspectivă a vieţii, cînd porţi în raniţă istoria neamului tău, cînd ai pe retină imaginea tandră a ţării tale, cînd n-ai uitat să-ţi chemi părinţii şi fraţii pe nume, cînd... O mişcare fermă a braţului. Ori a gîndului. Ori a inimii. Şi prova navei, ascultătoare, se îndreaptă spre locul dorit. Spre spaţiul visat. Zenitul şi Nadirul, Nordul şi Sudul, Estul şi Vestul, proiecţia Mercator, Dumnezeule mare, eîte mijloace să te poţi ţine pe drumul adevărat.

Skipperul n-a băgat de seamă cînd s-au rotit constelaţiile, vestind miezul nopţii. Fabuloasa ora 0. Niciunde , şi nicăieri ca pe mare, ora zero nu se încarcă de atîtea semnificaţii. Fiecare oră zero pe mare este un sfîrşit ireversibil şi un început absolut. Pămîntenii trec îndeobşte pragul orei zero, dormind. Numai cartul de la bordul navelor întâlneşte ora 0, ca pe o nouă Facere.

Ora 0.50. Musul se trezeşte la cel dintîi apel. Peste zece minute este la eche. Peste alte zece minute skipperul şi-a pregătit „Caietul de cart", stiloul, lanterna care luminează harta, liniile paralele, compasul de relevment şi... desigur, ochelarii. Musul ţine iathul pe 180°. Este , o delectare ciudată să relevezi cap Emine şi centrul geografic al localităţii Obzor (intîi trebuie să identifici cu siguranţă că grupul pîlpîitor de lumini este Obzor) cu ochelarii pe vîrful nasului să nu stingherească ochiul încă ager dincolo de perimetrul hîrtiei, apoi să citeşti valoarea unghiului prin ochelari, luminînd compasul cu lanterna, după care, relaxat, să converteşti relevmentele compas în relevmente adevărate şi* trecîndu-le pe hartă, să găseşti la intersecţia lor, punctul estimat-observat al iahtului. Adică : 42°32’ latitudine nordică (<pe) şi 23°12' lon-

gitudine estică (Âc). Cu toate că lochul îşi continuă greva, diferenţa în minute de latitudine dintre poziţia celor două puncte stabilite ieri la ora 21.10 şi astăzi la ora 01.10 ne dă distanţa reală parcursă. Se cere o corectare de drum, de la 160° la 154°. Ne mai rămîn de parcurs pînă la Bosfor încă 105 mile marine într-un timp de 35 ore, dacă considerăm viteza medie ca fiind de 3 noduri.

— Ochii mari, supraveghează orizontul pe 360°, mai ales sectorul mascat de foc. Nici o abatere de la drum. Este ceva în neregulă, mă trezeşti. Mă trezeşti imediat ce observi luminile de drum ale navelor.

Skipperul-papagal îşi spune lecţia fiecărei predări de cart, cu acelaşi zel pisălog. Mai bine să ducă musul la disperare, decît musul să ducă iahtul în prova celei mai rable şi hodorogite nave cu maşini plutind încă în Marea Neagră.

Ziua de miercuri 28 iunie în bazinul de SV. al Mării Negre este o zi a instabilităţii atmosferice, cochetînd cînd cu soarele, cînd cu negurile călătoare sub ciopoarele de nori strato-cumulus, semn că un nou front rece îşi vesteşte prezenţa. La ora 06.30 ferry boatul *Eroii de la Sevastopol,* sub pavilion sovietic, ne dublează venind dinspre Bosfor. Vîrful Emine se estompează lent în siaj. Acoperită cu solzi oţelii, marea şi-a îngreunat talazurile, pierzîndu-şi fluiditatea estivală. De aici încolo se dă adevăratul examen al echipajului în doi. Traversada. Pentru un iaht cu motor im-bord, să zicem un „Volvo-Penta“[1] de 20 C.P. pe lîngă vele, un salt de 100 mile marine pe vreme bună sau în calm plat, s-ar constitui într-o croazieră de plăcere. Pe furtună, chestiunea se complică nu dincolo de limitele uzuale în acest caz. La *Hai-Hui 2* problema se pune în mod nuanţat. Nu avusesem vreme să controlăm buloanele care fixează lestul de chilă. Skipperul îşi aminteşte vag că sînt confecţionate din bronz şi pe lîngă solicitările normale în diferitele aluri cu vînturi de la travers, pe lingă solicitările mai dure pe timp de furtună, susnumitele buloane suferiseră suprasolicitările eşuajului de la cap Karakova, cînd iahtul jucase peste 12ore pe chila înfiptă în nisip. Pe urmă greementul. Matisirile excelente făcute de Sandu la gaşele inferioare ale şarturilor mi se par prea scurte. Toate manevrtle fixe,

13şarturi şi straiuri au împlinit vîrsta venerabilă de 6 ani. Confecţionate din parîmă metalică cu diametrul de 8 mm, nezincată, de 6 ani în aerul salin, au început să ruginească. Chiar şi velele bine îngrijite, mai corect randa şi focul de drum, cu toate că au fost recusute acolo unde, pe porţiuni mici, cusăturile cedaseră rafalelor, pot fi sfîşiate în vînturi violente. Pînă acum musul avusese în permanenţă coasta în vedere, lucru care, împotriva securităţii reale, îi dăduse sentimentul reconfortant al unei siguranţe psihologice. Cum se va comporta în navigaţia de larg ? După şocul violent al răului de mare din prima noapte de navigaţie, se acomodase excelent. Somnul întrerupt mereu de necesităţile manevrei velelor, redus la un ciclu inuman : 3 ore teoretice de somn, 3 ore de cart, îi perturbase echilibrul, readaptarea organismului nu se desăvîrşise ; după cum nu se desăvîrşise încă amarinizarea, cu toate că musul orădean începuse să se mişte cu dezinvoltură în spaţiul mic al cabinei. Urma să se antreneze la schimbarea velelor pe furtună şi să se aclimatizeze la postul prova, acei loc de surghiun pe un iaht în plină mare.

La ora 06.55 se notează deblocarea lochului. Vîntul abia adie din N.NE. cu 2 metri **pe** secundă. **Intre** 06.55 **şi** 16.05 vîntul se întăreşte **progresiv.** La 08.50 are 4 m/s, la ora 11.00 atinge 8 m/s şi rămîne constant pînă la 16.30. Carturile se urmează riguros. Masa **se** serveşte între **orele** 13.30 **şi** 14.00. Furnalul blestemat scoate aceleaşi pale uriaşe de foc, după care se îneacă în nori de fum care depun funingini groase pe oala supei cotidiene. Aspectul cerului la ora 16.05 este cu totul expresiv **şi pitoresc.** Acoperit 9/10 cu strato-cumuluşi din ce în ce mai sumbri, are o culoare cenuşiu-lăptoasă care nu prevesteşte**8** nimic bun pentru la noapte. începe o ploaie ţîrîită, ceva bacovian,

dătător de astenie. Echipajul se gîndeşte cu groază la ine-
ficienţa vestimentaţiei de protecţie. Desigur, skipperul se
autoflagelează pentru indolenţa lui stupidă. Perspectiva
unei nopţi cu lenjeria udă lipită de corp îl scoate din
ţîţîni.
Culmea se constituie din faptul **că** nu există nici un re-
mediu. între 16.30 şi 17.25 vîntul are tendinţa să cadă,
rctindu-se spre N.E. Este limpede. La castel începe balul.
Nu oricum. întîi se face un calm plat pe o mare de gra-
dul 4—5, tocmai testul care se cerea gaşeîor de la
şarturi

şi greernentului în general. Mai ales catargului reparat de Giacoppo. Ruliu nenorocit cu benzi mari, scîrţîitul şi ,tînga a tot ce se întinde şi destinde, a tuturor încastră-rilor care suferă acţiunea forţelor de torsiune, a tuturor pieselor răbdînd forţele de smulgere, văicăreala întregului
iaht, un lamento straniu scăpat parcă dintr-o cameră de tortură a Evului Mediu... Skipperul îşi făcuse punctele estimate după un program riguros, adică la acea fantastă
oră 0 şi la ora 12.00, ultimul fiind determinat de întretă-ierea paralelei nordice de 42ᶜ32’ cu meridianul estic <|e 28°12’. Deci, la ora 12, *Hai-Hui 2* mai avea de străbătut 88 mile marine, într-un timp estimat de 29 ore, ceea ce însemna că mîine joi, 23 iunie, spre orele 17—18 trebuia să aterizăm pe farul' Rumeli. Deocamdată ne supunem cu
stoicism ruliului combinat cu tangajul. Timp suficient pen-
tru a gîndi probleme de rezistenţa materialelor şi a nota pentru pasionaţii croazierei cu vele succesiunea în care se
prezintă la Marea Neagră capul frontului rece. Orizontul se încenuşeşte. Cînd iahtul se află între două creste, cartul
nu vede decît cerul şi spuma crestelor. Observarea mării se face cînd iahtul urcă pe val. Pustiu. Coborîre lunecată în apele bolborosinde. Lamento de structuri lemnoase, le-
gate în metal. Şi de la capăt. Plus noaptea. Plus nenoro-citul costum de opanol îmbuibat de apă. P3us senzaţia că,
perfid, umezeala străbate- pulovărul, brava flanelă din bumbac chinezesc şi că ajunge implacabil la piele... Totul este ca la carte, minus vîntul. Adică spre orele 19.45 plouă
în averse. Skipperul suportă duşul rece care pune semnul
egal între a exista în mare îmbrăcat, sau a exista în cock-
pit, îmbrăcat, ori după voie „la nudul gol", cum spunea pudic un principial.

La 20.21 aversele atinse de demenţă unesc cerul cu marea printr-o cortină lichidă. ,,— Trece cumulo-nimbul din centrul frontului rece“, jubilează skipperul răsara-murat, bucuros la gîndul că după scurgerea cumulo-nim-bului va veni vîntul şi va înceta potopul.

Ora 21.00. Iadul. Cu smoală colcăindă de jur împrejur.
Cu smoală colcăindă deversată de burţile norilor, negre,
căzute, monstruos diforme... Frig. Frigul seîrbos al trupu-
lui ud. Şi vîntul. O rafală. A doua rafală. Apoi dezmăţul.
Apoi oi'gia. Cu chicote obscene. Cu fluierături de maidansau Bădălan prin şarturi. Cu burţile groteşti, indecent
goale ale norilor, spintecate de o uriaşă lamă nevăzută.
Iată şi ceasul examenului hotărîtor.

— Schimbă focul de drum cu focul de furtună. Terţa-rolează rancla !

Ordinul îl aduce afară pe mus. îl trimite la prova peste cabina lunecoasă, fugindu-i mereu de sub trup. Pentru că musul nu trece cabina în picioare. Iahtul nu are un „pasavant“, adică nu există spaţiu între cabină şi copastie ca la 99,9% dintre iahturi. Trecerea la prova se face peste cabină. Adică se încleştează bara ţintebine din metal cu mîinile, picioarele găsindu-şi sprijin în al doilea ţintebine din lemn, fixat chiar pe marginea roof-ului. Lunecarea musului este biciuită de averse. Pericolul mortal vine de la ghiu. Cei 3 metri de lemn masiv se pot transforma într-o ghioagă cumplită sub impulsul unei rafale, lovind după formula $m.v^2$ adică masa ori viteza la patrat. Musul este la prova. Skipperul aduce iahtul în vînt. Musul se luptă cu focul. Pe cît de blînd şi util în navigaţia obişnuită, pe atît de fioros în furtună. Lucrează singur, cînd manevra se face în mod obişnuit de doi echipieri. S-a mai spus. Valurile încalecă puntea prova. Este de lucru. La prova şi la eche. Rafalele şi valul încearcă să scoată iahtul din patul vîntului. Randa flutură bezmetică. Senzaţie că totul se deşiră la bord. Musul lucrează febril. Dezarmează focul de drum. îl leagă fedeleş la balcon. învergheează focul de furtună. Trece scotele skipperului. Skipperului care, mereu suprasolicitat ele multele treburi ale uscatului, a neglijat un lucru simplu şi esenţial. Să armeze [1]şcota focului cu o carabinieră de alpinism, astfel încît să folosească

pentru toate focurile aceeaşi şcotă. Manevre în plus, risc mărit, timp pierdut. Averse furibunde. Musul slăbeşte funga randei. începe să ia terţarola întîia. Face operaţia de la catarg spre pupa unde skipperul, veghind echea, încearcă să înnoade baierele de terţarolă de la capul ghiului. Mă rog. Operaţia nu este perfectă, randa nu stă întinsă ca la carte ; dar adus la drum, *Hai-Hui 2* **se potoleşte vădit. Demarează cu 6 noduri într-o plutire fără benzi mari, confortabilă. Rafalele de vînt vin şi trec fără emoţii. Şcota randei se fixează la crocodil. Iahtul urcă şi coboară valurile în alură de fiinţă marină. Cu focul de furtună şi randa** la prima terţarolă, *Hai-Hui 2* devine moale ; perfect, docil şi nu grozav de echilibrat. Furtuna îl lasă indiferent.

‘22.15 încetează aversele. Vîntul se menţine în rafalele puternice de 16-18 m/s. Undeva în tribord se vede cerul. Se văd cîteva stele. Marginile norilor se tivesc cu o lumină spectrală, vag fosforescentă.

— Ţine echea, pînă mă schimb, zice skipperul.

Musul se supune, contrariat. Valurile. Rafalele... Cine naiba l-a pus. Găsesc rul’ărie de schimb, uşor umedă, ca pe mare, alţi pantaloni şi o geacă nenorocită. O dată cu ele, identitatea. Cealaltă. De dincolo de skipper. Spuma valurilor trece peste hublourile bordului de sub vînt. Să ne grăbim. Ce greu se desprind de pe trupul aburind zdrenţele şiroind de apă. Prosopul. Senzaţie de cald. Inutil orice autodafe. Inutil gîndul la patul somptuos cu polog din ştergare româneşti, la mirosul de busuioc al aşternutului pe care luna pune beteală de argint, inutilă imaginea luncii bătută de lumina stelelor, ori senzaţia ameţitoare pe care ţi-o dă fînul umezit de rouă. Ori dulcele răsuflet care-ţi

mîngîie pieptul... Ori rîsu.1 gîlgîit al copilei în somnul preadolescentin cînd, înainte de a stinge lampa care veghează manuscrisul, cobori în camera celor mici pentru a
le săruta frunţile, încă, vai încă pentru atîl de puţină vreme, senine... Să ieşim în cockpit şi să redevenim skipper...

— Schimbă-te. Şi culcă-te, îi spune skipperul musului.

— Avem nişte saci de nailon, spune musul. Fac pelerine.

— Liber.

Musul găseşte sacii la lumina lanternei cu acumulator. Meştereşte deschideri pentru cap şi braţe, spintecîndu-i cu cuţitul. Ridicol. Aversa cade în trombă, ca şi cînd norul
s-ar fi rupt la verticala iahtului. Fără nici un avertisment. Singurul umor posibil este să rabzi. Biata geacă. Biata cas-
chetă. Bietul trup bucuros că încălzise flanela de corp.

Bietul mus venit să-şi consoleze skipperul. încercînd să-l
protejeze cu şi mai bietele bucăţi de nailon sfîşiate de rafalele înverşunate. Aversă. Ciocan de vînt. Avei'să. Ciocan de vînt. Adică trecerea succesivă la verticala iahtului a familiei de cumulo-nimbi. Puradeii, averse pentru

clondire rezonabile. Unchii, mătuşile, de o neruşinare care
nu încape în tot clondirul Mării Negre. Din nou străsa-ramuraţi la piele. Este însă evident, trece peste noi coada
frontului rece. Ora 23.22. Aversă. Ciocan de vînt. Fantastica oră 0. Averse, averse şi iar averse. Apa curge şiroi în pantaloni, pe şira spinării, în creştetul capului unde se află cumpăna apelor. De fapt de aici se ramifică. Pe frunte, inundînd ochii. Scurgîndu-sepe piept. Pe şira spinării. Pe abdomen. Ora 0.45. Averse. Ora 01.25. Averse. Puhoaie călătoare peste o mare de smoală fierbîndă. Ora 01.55. Petece de cer smălţate cu stele. Ora 02.05. Norii negri se călătoresc în babord. în tribord, senin. Vîntul cu 10—12 m/s din N.NE. Murele în babord...

— Schimbaţi-vă, zice musul.

— Cu ce ? întreabă skipperul.

Singura soluţie, pijamaua. Pe toţi dracii. Există la iaht cîţiva metri dintr-o pînză pluşată care trebuia să devină tendă şi care se dovedise improprie pentru aşa ceva. Iată skipperul în pijama, desculţ, învăluit de mus în acel burnuz alb, trecînd la eche în chip de stafie, spre hazul imposibil de stăpînit al energiticianului orădean. Unde naiba a rămas autoritatea inflexibilă a zeului dictatorial de la bord ? Tuflită sub pijama, încercînd zadarnic să se î’econdiţioneze în faldurile generoase ale burnuzului,
autoritatea ultragiată de lipsa semnelor exterioare care-o
îmbrăcaseră convenabil, mîrîie :

— Dormi două ceasuri, după care mă schimbi !

încă două ceasuri la eche în pijama şi burnuz, este oricum o notă cel puţin hazlie în coada unui front rece.

Joi *23 iunie 1983* la orele 10.30 sudul Mării Negre se prezintă tulburat de trecerea frontului rece. Vînt din N.NE.
cu 4 m/s, valuri între 4 şi 6 metri, apa oţeliu-albăstruie eliberînd milioane de bule de aer, crestele purtînd ici-colo
obiecte menajere : ori gospodăreşti : lăzi goale de zarzavaturi, ori poate de peşte, scînduri, pungi din plastic. Pe direcţia din care bate vîntul gloate de nori cumulus glogo-
ziţi foarte jos deasupra mării. Se profită de vînt şi soare pentru a se usca întregul echipament. Iahtul arată ca un petec plutitor de talcioc vestimentar. Musul a schimbat focul de furtună cu focul de drum, mîrîind în surdină şi în cote-uri destul de sonore să fie auzite de tiran : —

„Dacă

se întăreşte vîntul ? — Dacă marca... Dacă cerul...“ Urcăm şi coborîm valurile cu viteză constantă de 5 noduri. Totalizatorul a adunat 2818,7 mile marine, la care se adaugă viteza estimată a răstimpului cît lochul a fost blocat. Skipperul apreciază că după-masă spre orele 16.30 va ateriza pe farul Rumeli. Marea pustie îi dă o senzaţie de nelinişte. Ar fi trebuit să întîlnească nave. De ce nu le întîlneşte ? Calculele sînt corecte, au inclus deriva de vînt şi erorile lcchului, drumul la compas a fost ţinut cu o abatere de + 2°—3J, ceea ce practic a anulat abaterea, atunci ?

^ La orele 11.27 zărim abia penelat conturul albăstriu al înălţimilor rumeliote. Foarte departe deasupra orizontului, o boare aproape imaterială. Deocamdată nici un punct de reper. Cu cît ne apropiem de coastă, cu atît valurile sînt mai mari şi cu aspect haotic. Este normal, îşi spune skipperul. După o noapte de furtună din N.NE. toată Marea Neagră se izbeşte de ţărmul ei sudic. Masele de apă suferă acţiunile fundurilor puţin adînci, azvîrlindu-se spre înălţuţi. Uscatul le respinge şi din toată tevatura asta, nci scoatem castanele din foc cu mîna goală. Hainele de schimb s-au uscat. Era şi timpul.

— Ora 13.03. Se petrece ceva neplăcut în gloatele de nori
care s-au radicalizat, transformîndu-se într-un cumulo-nimb gigant. Metamorfoza se petrece sub ochii uimiţi ai skipperului care n-a asistat niciodată la asemenea fenomen meteorologic. De obicei, la uscat, norii vin de undeva,
peisajul urban limitează pînă la sărăcie vederea cerului, iar la Grădiştea cumulo-nimbul se află totdeauna în trecere. Fascinat de transformările la care asistă, skipperul notează că exact în prova se vede distinct silueta de rachetă albă a farului Rumeli, dublată de •minaretul moscheii, că din pupa tribord vine cu viteză o „nisiparniţă" şi că din pupa babord se îndreaptă direct spre iaht un cargo,
în vreme ce din Bosfor, la intervale foarte scurte, ies una în siajul alteia patru nave comerciale. Ciocanul de vînt care precede cumulo-nimbul culcă iahtul în tribord. Şcota
la- mînă. Se vede limpede tromba de apă de sub nor, biciuind marea. Cumulo-nimbul vine spre iahtul dezlănţuit cu. 10 noduri pe loch. Mai sînt 3 mile pînă în gura sfcrîmtorii.Puiu, ieşi afară şi nu te speria de ceea ce vezi, spune
skipperul, care a reuşit să-şi.îmbrace afurisita lui de haină
de protecţie.

Musul îşi scoate capul pe deschizătura roofului. Peisajul este terifiant. Deferlanţi puternice se sparg de stîncile coastei. Valurile depăşesc înălţimea crucetei. Cînd iese la
creastă, *Hai-Ilui 2* primeşte din plin ciocanele de vînt. Grenul ţiu ie dement în arbor adă. Se văd cargourile hîţînîndu-se inestetic. Căzînd cu prova între valuri. Viteza vîntului creşte, skipperul are senzaţia că se află în gura unui tub Venturi, cu o putere de absorbţie dementă'. Fugim cu vîntul şi marea din pupa. Skipperul vrea să intre în Bosfor înaintea celor două nave cu maşini care-1 hăituiesc. Musul îşi execută programul cu rigoare. Adică dez-
asigură motorul, fără să-l coboare la post. Aversa ne biciuie tangent. Se duce spulberată de vînt. Cargoul care vine din larg a pus maşina la „încet înainte“. „Nisiparniţa“ însă vine cu toată viteza. Vrea să scape de furtună.

— Dau drumul la motor ? întreabă musul văzînd stînca Kiani împroşcată de spuma murdară a deferlanţilor.

— Intrăm cu velele...

Dublăm stînca Kiani înaintea navei turceşti. Cum

insistă
în pupa noastră, îi fac loc între iaht şi coastă. Ne ajunge şi ne dublează la traversul capului Papaz. Cerul se încenuşeşte. începe o burniţă rece, mizeră. Musul se îmbracă civilizat pentru a-şi juca rolul de secund. Vizarea paşapoartelor, formalităţile de rigoare. Aranjează sumar interiorul. Navigaţia în Bosfor se desfăşoară ca niciodată. Pentru că n-am intrat niciodată pe furtună şi cu velele. De cum dublează capul Altîburnu, skipperul apreciază că va putea intra la Biiyiikdere cu velele şi că manevra de acostare la cheul căpităniei o va face tot cu velele. Furtuna trece bezmetică peste crestele golaşe ale strimt orii.
între coastele înalte, prăvălite abrupt în apă, vîntul suflă moderat. Valurile nu mai sînt decît berbeci paşnici, cu-* rentul şi vîntul fiind de acelaşi sens. Singurul lucru stupid, ploaia măruntă, sîcîitoare, învăluită în propria ei ema-
naţie, o pîclă cenuşie, plicticoasă, care reduce vizibilitatea
şi dă peisajului exuberant sub soarele verii, o notă posacă

şi ternă. Dorisem pentru mus o altfel de întîlnire cu Bos-
forul. S-a întîmplat ceva inexplicabil aparent. O mistifi-
care a raportului spaţiu-viteză-timp. Desigur apreciasem
greşit distanţa iaht — far Rumeli, în clipa descoperirii
.Iui. Eroarea, îmi spun, s-a datorat valurilor înalte. Apoi,
viteza de pe loch n-a corespuns vitezei faţă de fund. Tot
valurile au fost de vină. Am ajuns la Bosfor cu 6 ore
înainte de timpul estimat şi am făcut 3 ore pline de la
vederea farului la Biiyukdere. Cerne mărunt. Ora, 16.05.
Manevra de acostare se face la şalupa căpităniei. Puiu
trece pe şalupă. Apar băieţii simpatici de la agenţii (al
Navromului ştie.puţintel româneşte, este acelaşi întllnit
în toate croazierele) care ne iau barbetele şi ne trag la
edec la capătul pontonului, vîrîndu-ne prova între ponton
şi un motor-cruis(er. Abia îşi ia Puiu geanta cu documente
şi din aval, navigînd în monom cu motoarele, vin la acos-
tare două prea frumoase iahturi bulgăreşti. Sînt confor-
tabile, echipajele sînt antrenate, acostarea se face rapid,
fără vorbă, rolurile de echipaj se execută de la sine. Coca
din fibră nu ia apă, velele, şcotele, ralurile, vinciurile sînt
excelente, ca şi echipamentul de protecţie, totul excluzînd
amatorismul şi improvizaţia. Sînt murat, umezeala asta
ternă mă pătrunde la oase şi, ca să mă răzbun, scot din
sertarul cu pavilioane, pavilionul naţional nou, cu lăţimea
de o jumătate de metru, pavilion pentru bastonul pupa
şi-l leg demn la straiul pupa. Aud un glas care mă apos-
trofează de pe terasa căpităniei. Un poliţist cu ,,Colt"-ul
45
la şold pare nemulţumit de zelul meu. îl întreb ce-1 supără,
îmi arată pavilionul arborat, cel turcesc, ridicat regula-
mentar la crucetă în tribord. Băiatul de la agenţie îmi
traduce. Pavilionul ţării gazdă este mai mic şi descusut
la un colţ. „Furtuna[11] spun. „Am să cumpăr altul la Istan-
bul.“ Poliţistul nu pare mulţumit. Traducătorul urcă la
bord. Are un carnet în care colecţionează parafele iahtu-
rilor şi navelor în trecere. îi aplic cu detaşare parafa iah-
tului. Mă aşteptam ca formalităţile să dureze ore lungi,
după obiceiul locului. Ceva s-a schimbat vizibil în ritmul
ancestral. în mai puţin de o jumătate de oră, musul cu
funcţie de secund este la bord, cu toate formalităţile
făcute. ■Ora 16.25. Iahturile bulgăreşti pleacă spre Marea Nea-
gră cu motoarele. Motoare „Volvo", atît de silenţioase
încît practic nu se aud. Semne de prietenie şi rămas bun.
Pe ponton se strîng curioşii de rigoare. Avem emoţii.
Pleca-va la sfoară „Veterok“-ul, ori ne vom da în spec-

tacol ? Cu velele pe burniţa asta, greu de manevrat printre
navele, bărcile şi şalupele care se ţes între cele două ţăr-muri. Musul descîntă, îndoapă carburatorul cu benzină, băieţii ne scot prova la larg, prima sfoară şi brrr, mai strănutînd, mai opintindu-se, „Veterok"-ul a luat-o din loc. Puiu îl încălzeşte ceremonios. Plecăm în aval, păs-trînd randa sus, pentru orice eventualitate. Burniţa a în-cetat. Peisajul familiar pe care-1 descifrez pentru musul lacom să ştie. Motorul toarce rotund. Am făcut o bună economie de benzină. Mai trăieşte bătrînul, bunul Riza Vural ? ! Ce face prietenul nostru Adem Karadeniz ?... Dublăm coasta europeană sub un sfert de cablu. Totul sub
acelaşi farmec al culorilor vii şi al vieţii pline de freamăt. Aceleaşi şiruri de automobile, aceeaşi zeci de pescari pes-
cuind de pe trotuarul care tiveşte digul, aceiaşi platani seculari şi aceleaşi magnolii pline de poezie. Baia Tarabia cu şantierele ei, capul Kioibasi, baia Istinie, şalupe, ştiu-tele nave de pasageri cu maşini funcţionînd cu cărbune, lăsînd în siaj nori de fum negru, apoi, dublîndu-ne din pupa un submarin. Cei doi din turelă privesc iahtul prin binoclu. Disting probabil pavilionul. Ne fac foarte vii şi prietenoase semne de salut. Răspundem. Nu-1 putem sa-
luta cu pavilionul... Vizita şefului statului nostru în Turcia a avut loc cu puţin înainte de sosirea iahtului şi efectele ei
se simt începînd cu vizele. Cu modul prietenos în care am
fost primiţi. Emoţie. Zidurile crenelate şi bastioanele de la
Rumeli-Hisarî. Puiu vrea amănunte. îmi face plăcere să ies din corsetul de skipper. Să plonjez în istoria tumul-tuoasă, tragică, de măreţie aspră, ostăşească, a locurilor.

— Gata ! La posturi ! Redu motorul la ralanti !

Turul de port. Umbrela albastră pliată. Iată părul alb al frumosului bătrîn. înhaţ porta-vocea electrică, pînă acum neutilizată :

— Bine te-am găsit, Riza Vural...

—
Urarea metalizată şi amplificată, stăpîneşte zgomotul confuz al străzii.
— Bine aţi venit !
Bătrînul ne face semne prieteneşti. Palmele lui mari se vîntură încă tinereşte.
— Acostaţi la geamandura mea !
Acostare la geamandură, avînd contracurentul din prova. Musul stă tupilat la prova. Motor. Zvîcnire înainte. Tai motorul. Iahtul vine lin şi se lipeşte de geamandură. Soseşte barca vîslită voiniceşte de Riza Vural.
— Vrem plecam acasă ! De ce nu venit şi anul trecut ? Aşteptam !
Barbetele prova. Barbeta pupa înnădită de Riza Vural la propria lui barbetă şi legată la altă geamandură. Să nu se zgîrie iahtul.
Joi 23 iunie 1983 ora 17.40. Iahtul *Hai-Hui 2* legat la două geamanduri în portul de iahting Bebek-Istanbul. Pe totalizatorul lochului sînt înregistrate 2836, de mile marine. Drumul Tomis-Mangalia-Varna-Buyukdere-Bebek însumează după loch 193,6 Mm, cărora skipperul le adaugă
încă 30 Mm neînregistrate din pricina blocărilor repetate.
Cerul se menţine cenuşiu, populat de strato-cumuluşi cu
burţile atîrnînd deasupra vîrfurilor ascuţite ale tamariştilor. Calm, ca şi cînd toată viaţa n-ar fi făcut altceva decît să navige în fronturi reci, musul se spală pe mîini pentru a-şi îndeplini celălalt rol principal : de bucătar.
— Noa ! Ce vreţi să mîncaţi la cină ?
Sirena răguşită a unui petrolier uriaş. Apoi tăcerea. Apoi puternic, aspru, venit din veacuri, glasul muezinului chemînd binecredincioşii la rugăciunea de seară. Aici au fost şantierele Bârlădenilor. Aici s-a lansat la apă, atunci, caravela „Libertatea”. Tot aici Voica-Ilinca şi Radu Nanu Păcurar... îmi stăpînesc amintirile transcrise în *Corsarul*.
— Da’ o salată de varză ?
— Excelent ! O salată de varză ! Merităm !

Aud oboseala curgîndu-mi prin nervi.Musul este bîntuit de o mie de curiozităţi. Care este de i'apt istoria oraşului ? Care sînt adevăratele cauze
ale căderii Bizanţului ? Ce urme a lăsat civilizaţia bizantină ? ! Prin ce se caracterizează civilizaţia, arta şi cultura
otomană ? Vom găsi bujii Champion ? Nicăieri în lume trecutul cel mai îndepărtat nu coabitează atît de straniu cu tumultul contemporan, ca la Istanbul. Mai pretutindeni
în lume vestigiul istoric se izolează în mister, păstrîndu-se auster într-o solitudine romantică. Marile capitale europene în afară de Roma şi-au devorat febril trecutul, monumentele lor arhitectonice străvechi au fost încadrate într-un design conceput savant, care armonizează noul cu preexistentul, există mai pretutindeni un echilibru căutat între inima oraşului tutelar şi aluviunile secolelor în jurul vechiului centru civic, militar şi bisericesc. Inelele concentrice care îmbracă citadela iniţială reprezintă epoci şi stilul lor, călătorul nu prea grăbit poate
descifra sensuri şi direcţii umane străbătînd aceste oraşe pe firul istoriei. La Istanbul se pare că doar arhitecţii bizantini au clădit după un plan riguros şi acesta amendat
de neînchipuita trufie a arhonţilor scăpaţi de sub raţiunea
armonizatoare a puterii basileului. Epoca strălucirii otomane a clădit în replică, nu din nevoia echilibrului. Apeductul lui Valens nu este o linie de referinţă, o abscisă a Istanbulului. A rămas doar un accident al istoriei. Istanbulul de astăzi este de fapt un uriaş conglomerat de oraşe
moderne satelit, legate de inima citadelei străvechi printr-un singur zeu tutelar : Comerţul. Ne supunem acestui zeu care-şi strigă prezenţa prin zeci de mii de glasuri, tîrguindu-ne pîinea noastră cea de toate zilele de la o brutărie din Bcbek, contra exorbitantul preţ de 140 lire, bucata.

Se întîmplă să cădem într-o lume greu de explicat. Preţurile şi o explozie economică vizibilă în paroxismul ei constructiv. Un kilogram de vişine costă fabulos, un kilogram de carne cît patru kilograme de vişine, o pereche
de adidaşi cît două kilograme de carne, superbele zarzavaturi spălate şi aranjate savant, homarii şi langusteleetalate în ştiutele panere de papură, sînt un lux pe care
bucătăria iahtului nu şi-l poate îngădui. Zgomotul roţilor hipo-camionului plin cu lubeniţe, uruitul maşinilor militare, patrule, vile, vapoare, iahturi, de cîteva miliarde bucata, moto-cruisere, şalupe. Este destul. Să revenim la ceea ce ne interesează. Adică să luăm troleibuzul contra 30 de lire biletul, mereu înconjuraţi de grija atentă a local-
nicilor şi să filăm coasta europeană a Bosforului. Coasta asiatică a fost terasată-; alei de asfalt conduc la unul din cele mai noi orăşele satelit aşezat la nordul vechiului Uskiitari, anticul Chrysopolis. Blocuri-vilă cu acoperişuri din olane roşii, în culori pastelate, tamarişti, platani, trecem, santinelele-statui de la palatul Dolmabahce, coborîm
în furnicarul de la capătul podului Galata.

Skipperul poartă ţinuta albă de iahting. Musul un costum de vară cochet. Escală în Bazar. Nimic nou. Musul a văzut bazarele libiene. Străduţa bijutierilor, a pielarilor, a arămarilor, buticile cu stofă, prăvăliile cu tot tacîmul pentru nunţi, vitrinele în care, oroare, manechinele-femei
nu mai poartă perucile obişnuite, craniile de mucava lucie dîndu-le aspecte pe jumătate groteşti, pe jumătate de lazaret pentru ciumaţi, aceleaşi brăţări de aur lucind sub lumina impersonală a neonului, aceleaşi medalioane tradiţionale, aceleaşi zeci de sorturi de dulciuri, de la rahatul cu alune pînă la halvaua cu adausuri de fistic, sacii cu migdale şi cu alune de toate sorturile, alături de sacii cu stafide, mierea şi caşcavalurile, brînzeturile şi pas-
trămăraia, berbecuţii tăiaţi şi aliniaţi în vitrinele frigider, invazia de tarabe cu pantofi şi, ca niciodată, foarte puţini negustori ambulanţi, nici urmă de amatori de chilipiruri, ca isteţul care ne-a schimbat dolarii zgîrcit dobîndiţi de la

O.N.T., pe drahmele de pe vremea lui Solon, întîmplare acru-hazlie povestită în *Cu „Hai-Hui 2“ spre Sud.* Zarvă, turişti în număr moderat, o supraproducţie ameţitoare de
bunuri de larg consum, apoi a doua escală, la poştă. Au dispărut tarabele care blocau intrarea. Au dispărut tarabele cu ilustrate. Preţul timbrelor, pipărat. Vînt umed, cer incert, zăduf mirosind a kebab şi a seu de oaie. Se demolează maghernițele care înconjoară Sirkeci.

Urcăm paşnic şi domol în cartierul dominat de comerţul avînd drept obiect automobilul, tractorul, ansamblele, accesoriile şi anexele lor. De îa motoare la anvelope, de la claxoane cu nu se ştie eîte registre la.remorci agricole, o lume a tehnicii vîndută de negustori specializaţi, înconjuraţi de o droaie de coproprietari, asociaţi, poate rubedenii, toată această lume aşezată în fotolii comode din imitaţie de piele pe schelet metalic, sorbind ceaiurile aduse
de vestitul băieţaş de prăvălie pe tăvi de alamă ; ori magazin e-magazii, în care proprietarul-mizantrop stă singur
la tejghea, ori mai ales în uşa magazinului, întrebîndu-te ce nevoi ai. Apoi vin librăriile din capătul urcuşului abrupt pe Muradyie Hudavendisar Cadessi, după care pe Yeniceriler Cadessi cădem în ambuscadele comisionarilor magazinelor de pielărie şi blănărie. Ni se oferă blănuri şi un sortiment fabulos de haine de piele. Din sutele ’de mii
de turişti care se perindă anual, poate din milioanele de turişti, retinele comisionarilor au reţinut cascheta şi, păstrîndu-1 decent pe skipper la rangul de „kaptan“, antrenează echipajul în magazine somptuoase, ori în butici subterane mirosind pînă la saţiu a pielărie-fină, excelent lucrată, a blănărie pentru ambele sexe şi pentru toate vîrstele. Ofertele se fac începînd cu 30.000 de lire. Se comandă ceaiurile de rigoare. Se aduc zeci de sortimente.

Se provoacă echipajul la tocmeală. Scăpăm printr-o mică comedioară, jucată cu supliment de mimică — expresivă.

Musul spune în englezeşte că ne trebuie puţin timp de gîndire, skipperul pipăie pielea moale şi catifelată cu aer de cunoscător, dă aprobativ din cap, musul intră în joc, amîndoi sînt numai admiraţie, negustorul îşi freacă mîinile, cascheta skipperului îl îndeamnă să ceară preţul în devize convertibile, tipul stă prost la obiectul ,,politică internaţională", recte 150 de dolari şi musul, candid, după

şuşoteala în sînul echipajului, lansează bomba : 60 de dolari. Se ajunge după o tocmeală feroce la 80 dolari.

Aici intervine skipperul, cu autoritate.

— Spune-i că mai vrem să vedem şi alte magazine. Ne
întoarcem. Patronul stă nemişcat lîngă casă. Cel care a mînuit febril calculatorul electronic transformînd lirele turceşti în dolari, or invers, a fost salariatul. Băiatul de prăvălie. Isteţul. Gureşul. Şarmantul. Cel care la fiecare nou preţ îşi consultă patronul din priviri. Tipul care ştie exact pînă unde poate coborî. Care este preţul limită. Pre-.

—
tul care asigură cîştigul suculent. Tipul care-şi joacă febril rolul în piesuliţa proprie, probabil avînd procentele bine stabilite la fiecare haină vîndută. A îmbrăcat haina, a întors-o pe faţă şi pe dos, a răsucit-o ca pe o rufă pe care o storci, i-a demonstrat cu zel real, profesional, toate calităţile. Ca şi cel care te racolează de pe stradă şi al cărui rol se isprăveşte la uşa prăvăliei, de unde pîndeşte să vadă dacă se încheie tîrgul sau nu. Evadăm din cartierul comercial şi în plin centru al Istanbulului coborîm un maidan plin de vestigii milenare, capiteluri şi blocuri sculptate, în At Meydani, vechiul Hipodrom. Urmăresc atent trecerea musului de la dispoziţia comercială la aceea de receptor de istorie şi artă. Ochiul atent în a preţui valoarea reală a bunurilor oferite de Bazar şi prăvălie, cu o luciditate cumpănită şi negrăbită, îşi lărgeşte cuprinderea.

Contactul cu perenul se face în afara exclamaţiei banale şi a extazului pozat. Se stabileşte un flux care încorporează. Musul regretă că meseria lui aspră nu i-a dat timp liber pentru lecturile esenţiale de care este lacom. Descifrăm împreună lipsa de sens a Obeliscului lui Theodosie, adus de la Karnak dintr-o megalomanie ciudată a puterii, aceea de a se crede omnipotentă pînă la a putea schimba sensul legic al istoriei. Obiect doar al curiozităţii, obeliscul din porfir pe care sînt săpate scriituri egipţiene, nu se acordă cu nimic din ceea ce-1 înconjoară.

Crezînd că locul se înnobilează prin rapt, obeliscului i s-a adăugat o coloană cu şerpi, turcii îi spun Yilanli Siitun, adusă din templul lui Apollo de la Delphi, alcătuită din trupurile încolăcite a trei şerpi, coloană şerpească a cărei sensuri pot fi comentate la voia şi experienţa spirituală a privitorului, intenţia primordială scăpîndu-i contemporanului neiniţiat. Obeliscul lui Constantin este singurul vestigiu din „spina“ hipodromului care vorbeşte în clar, neci-

frat, fiecărui trecător, indiferent din ce timp şi din ce spa-
ţiu al istoriei vine. Plăcile aurite lucrate în relief au fost prădate de cruciaţi. A vorbi în vechiul Bizanţ despre cruciaţi, este totuna cu a te întoarce în barbaria cea mai odioasă a istoriei, patronată de semnul crucii, ridicat cu blîndeţe apostolică de urmaşul sfîntului Petru, stabilit în

somptuoasele încăperi ale Vaticanului. Sărim pagina, să nu ne umplem de seîrbă. Şi de oroare. Au rămas basoreliefurile săpate in piatră. Desigur, ele îl prezintă pe basileu între mai marii bizantini, cu un realism uşor hieratic, care ne descifrează un timp prin expresia lui directă, materială. Ştiau şi cei de-atunci, ştiam şi noi ce se întîmplă dincolo de rolul public al basileului, ştiau şi ei, ştim şi noi cum s-a manifestat corupţia bizantină, cum a vlăguit moravurile şi ideile-piloni, cum a dus la decădere şi prăbuşire. Noi mai mult decît ei avem avantajul perspectivei istorice.

Desigur, basileul. Cel care, cufundat în fumul de smirnă şi tămîie, n-a mai putut vedea realitatea, confundînd-o cu dulcele clinchetit al cădelniţelor, cu suavele coruri de slavă, cu voluptatea femeilor şi aurul gătelilor. Stă basileul săpat în piatră, mai înalt decît toţi cei din jur, înţepenit în măreţia purpurii, sărman vestigiu ciobit al unei puteri mincinoase, pe cît de trecătoare, pe atît de fastuoasă. Stă basileul săpat în piatră, orb şi mut la toate semnele timpului. A fost apoi asaltul zidurilor şi ultimul dintre basilei a plătit cu viaţa orbirea înaintaşilor lui. Dar ce vină au avut-o supuşii, în afara vinei de a-i fi supuşi ? Pămîntul miroase a sînge. Nu ştiu dacă musul simte mirosul dulceag al sîngelui vărsat mereu în slujba unui Dumnezeu prea lacom de jertfa închinătorilor lui. Altă sinistră prostie omenească, fanatică şi nelegiuită prostie. Aceea de a ne vîrî mereu jungherul în beregată conform unei neştirbite trufii tribale... Măcar aceia se limitau la efectul jungherului. Noi avem bombele : ..A", „H" şi ,,N.¦¦. Plus focoasele. Un deliciu: Stă basileul săpat în piatră. Ochii lui goi privesc dincolo de moarte, viaţa pe care astăzi o înţelege mai puţin decît oricînd. Secolele de meditaţie nu i-au slujit la nimic. Este destinul stupid al castei lui. Să nu înţeleagă semnele zodiacului. Il lăăăm acolo, printre lăudătorii fără ruşine, gata să-i sărute tălpile şi trecem din hipodrom în curtea Moscheii Albastre, operă lui Mehmet Aga, singurul sanctuar otoman cu şase minarete, mereu văzut de pe mare ca un inconfundabil punct de reper arhitectural al Istanbulului.

îmi place această trecere uşoară prin Istanbulul escalelor mele. Poate mi-ar place şi mai mult dacă s-ar înnădi din nou circuitul normal al vieţii Balcanilor dintotdeauna.

Este o zi de cult, ghirlande de becuri colorate unesc minaretele filigranate, ornate cu dantele migălite în marmoră, imamii ne interzic intrarea principală, nici nu înţelegem bine dacă necredincioşii au sau nu acces în moscheie, regret că musul nu vede opera comandată de sultanul Ahmet 1,începută în anul 1609, aşa că ne mărginim s-o admirăm din afară. Savantă etaj are de cupole ridicîndu-se spre cupola centrală într-o cuceritoare armonie a proporţiilor, geamia Sultan Ahmet îşi resoarbe masivitatea în formele elansate, în rotunjimile liniei curbe, în arta dispunerii volumelor într-o adîncime care le dematerializează. Poate că senzaţia de imaterial şi fluid a marmorei şi a pietrii cioplite este accentuată de cerul straniu care învăluie Istanbulul, Cornul de Aur şi Marea Marmara. Puiu vrea să vadă Sfînta Sofia. Ne rupem de vraja orientală ţesută suav în ajurul minaretelor şi traversăm *Forum Augusleum,* parc sau mai curînd scuar, urmăriţi de un tip blajin care vine la acostare cu vînt din pupa. Dacă sîntem români ? ! Da, sîntem români ! Urmează un scurt prolog de laudă a românilor, cu referiri elogioase la adresa şefului statului şi a vizitei întreprinse în Turcia. Apoi se trece la subiect. Are un prieten, mare negustor de blănuri şi haine de piele, care ştie foarte bine româneşte. Ne va face preţuri ieftine. Mă rog. Dacă vrem să vizităm Aya Sofia... Dar magazinul prietenului său este unul din cele mai bine asortate din Istanbul... Să vizităm Aya Sofia liniştiţi. El ne va aştepta cu răbdare. Simt că mă bîntuie ideea să trec în tagma negustorilor din isnaful blănarilor. Se pare că domină această parte a Istanbulului. Că alcătuieşte o adevărată mafie.

Aya Sofia. Sfînta Sofia. Nu intrăm în polemică cu pliantele turistice care se cam contrazic. Rămînem la ideea că a fost construită de Constantin cel Mare în 325, reconstruită de Justinian în 532 şi reţinem cuvintele acestuia care fac încă ecou sub bolta uriaşă, pe cupola căreia tronează fascinantul mozaic reprezentîndu- pe Pantocrator : „Slavă lui Dumnezeu care m-a judecat demn să îm-

plinesc o asemenea operă. O, Solomon, te-am învins !“ Destinul cultic al superbului monument arhitectonic s-a încheiat o dată cu cucerirea Constantinopolului. Refugiaţi aici cu răsmiile mai. ales femeile şi copiii, lăcaşul s-a trans-
format într-un imens abator uman. Cuceritorul a intrat

în el călare. Gestică avertizînd Apusul necredincios, asupra soartei pe care i-o rezerva. După delirul sîngeros al victoriei, Constantinopolul vechi a început să lucreze tenace la surparea Istanbulului abia născut. Dintre armele cele mai perfide, bizantinismul a folosit cu predilecţie corupţia. Corupţia cu o mie de capete şi trei mii de limbi aurite. Corupţia care, rînd pe rînd, a năruit pilonii măreţiei otomane, credinţa nerevizuită de cazuişti, austeritatea moravurilor, disciplina de fier a oştirii, simplitatea administraţiei. In 1935, Atatiirk, marele bărbat al Turciei moderne, sensibil la sensurile istoriei, a transformat Aya Sofia în muzeu. Ne lăsăm pătrunşi de măreţia întregului. Lăcaşul transcende scopul căruia i-a fost dedicat. Transcende sentimentul religios. Mai curînd vorbeşte de măreţia umană care îşi caută un pandant sau o explicaţie în măreţia divină. Ce savantă şi impecabilă ştiinţă a acusticii ! Cum vor fi răsunat sub bolţi corurile bizantine, cum se vor fi auzit başii şi baritonii, dacă şoapta noastră prinde consistenţă şi se amplifică sonorizată la limpezimea cristalului ? Cum vor fi intrat în interferenţă vie culorile reverberate din marmurile policrome ale pilaştrilor uriaşi, din aurul ornamentelor, al mozaicurilor, al odăjdiilor, din ivoriul şi argintăria lucrată în fir de păianjen, strălucirea pietrelor preţioase cum va fi transfigurat chipurile femeilor, pe al curtezanelor venite să-şi arate splendoarea trupurilor şi a veşmintelor somptuoase ; Dumnezeule mare, ce spectacol fastuos, Dumnezeule mare, cum ştiau aceia să folosească bogăţia împodobindu-şi viaţa, ce har al măreţiei aveau şî ce vocaţie a voluptăţii de a trăi !... Deposedată de oamenii care-au gîndit-o şi construit-o conform viziunii lor despre raportul om-divinitate, răspunzîndu-şi fabuloasei lor bogăţii cu bogăţia ctitoriei lor, Sfînta Sofia pare pustie şi străină, populată de grupuri insignifiante de turişti meschin îmbrăcaţi. Nota distonantă o dau cîteva perechi de vikingi, ei bărbaţi înalţi, bărboşi, purtînd ochelari, ele frumoase blonde nordice în blugi sumeşi şi sandale, lăsînd să se vadă călcîiele negre de praful umbletelor pe jos.

Puiu este un meticulos. Exploatăm la maximum contravaloarea ridicată a biletului de intrare. Săpăturile din

incinta Sfintei Sofii, depozitul arheologic, cimitirul oto-
man, mereu urme ale trecerii sub lumina verzuie, păs-

toasă de sub arţarii, platanii şi castanii seculari. Este **o** tragică întoarcere în timp roasă de aceeaşi întrebare defe-tistă. De ce ?... Lumina verzui-păstoasă şi tăcerea de sub bolţile vegetale se amestecă într-un vaier prelung, mo-dulat straniu cu zgomotul metalic al Istanbulului modern.

Afară ne ia în primire misitul blănarului care ştie româneşte. Drumul duce în coborîş abrupt pe lîngă o ca-zai'mă în curtea căreia soldaţii fac program administrativ, într-un cvartal ciudat de case străvechi, modernizate prin adausuri de vitrine enorme. Sîntem pregătiţi să -l gîtuim pe misit la cea dintîi mişcare incorectă. Negustorul ne iese în cale cu cîţiva zeci de metri înaintea magazinului (O, zei ai comerţului socialist ! Faceţi cîteva reciclări la Istanbul, veţi muri de ruşine de zeci de ori pe zi, şi poate, cine' ştie, scăpăm de ţîfnele voastre agramate, de acreala voastră sătulă, de dijmele şi zeciuielile voastre, pentru totdeauna !).

Sofa acoperită cu blănuri. Magazin aranjat de un decorator iscusit. Scară interioară care duce la etajul-maga-
zie. Toate hainele din piele, mantourile, blănurile pentru copii, scurtele, sînt identice cu cele văzute pînă acum. Diferă decorul. Negustorul. Modul de a se tocmi. Omul, tip de anatolian voinic, mustăcioară trasă din tradiţie spre
Clark Gabie, ne serveşte ceaiul tradiţional, ne povesteşte drumurile lui de afaceri şi turistice în România, promptitudinea cu care o valiză şi paşaportul uitate la Cluj i-au fost
remise la Bucureşti, după care atacă problema problemelor : cu ce plecăm din magazinul lui ? Cine naiba are nevoie de blănuri, cum pot fi acele blănuri ţinute în atmosfera umedă a iahtului, noi abia plecăm spre Sud, cum vor arăta ele cînd vor lua apă sărată la argăseală, preţurile sînt moderate, tentante, omul ne umple cu cărţile
de vizită specifice, adică numele proprietarului şi fotogra-
fia, numele magazinului, adresa, numărul de telefon. Abia
înţelege că sîntem cu un iaht, că plecăm în Egeea şi că nu
avem loc la bord. Asta nu-i scade politeţea. Nu este nimic.
Cînd vom reveni la Istanbul, să nu-1 uităm. Sînrtem conduşi
în stradă cu alai. Am scăpat... Drept compensaţie, Puiu vrea să vadă Topkapî. Palatul fabulos al sultanilor, haremul, muzeul cu bogăţiile lui din O mie şi una de nopţi. Iată-ne prezenţi la Bab-i-Salam — Poarta Salutului, străjuită de askeri cu arma la picior. S-a închis. Este ora 18.40.Ne lăsăm purtaţi pe sub platanii uriaşi de fluxul vizitatori-
lor întîrziaţi ca şi noi, spre noua atracţie a parcului care mărgineşte muzeul arheologic. Un uriaş sarcofag din sticlă,
vegheat de un marinar otoman din secolele de glorie. Desculţ, şalvari bleumarin scurţi cu ornamente, ilic roşu cu suitaşuri de argint, turban, lance. La început am crezut
că este un manechin, într-atît stătea nemişcat şi avea obra-
zul bine dat cu fondul de ten al machiajului, care făcea verosimile mustăţile regulamentare. Apropiindu-ne, ne-am
dat seama că este un soldat adevărat, „corpul de gardă“

era
improvizat alături, într-un cort, sarcofagul aparţine marinei militare şi conţine ca exponat principal un superb caic de plimbare aparţinînd cîndva favoritei unuia din sultanii secolului XVIII sau XIX ! Lung de aproape 15 metri, cu forme suple, armonioase, avînd prova şi pupa lucrate în arabescuri aurite, caicul are echipajul la posturi, un dublu rînd de vîslaşi purtînd fesuri roşii, în ilice găitănate, şalvari albi, de data asta manechine, după cum manechin este frumoasa favorită aşezată graţios la pupa,
îmbrăcată somptuos pentru plimbarea ei pe Bosfor. Arme şi uniforme ale marinarilor otomani din diverse epoci conturează un univers şi un stil. Caicul este un cap de operă. Atît în concepţie cît şi în execuţie. Ce meşteri… Ce meşteri divini ! Fără ca skipperul s-o vrea, compai-aţia se impune. Zdrobitoare. Pseudomeşterul din Medgidia iese descalificat pe-o veşnicie de veşnicii. Noroc de don'Giacoppo care restabileşte echilibrul. Coca lui *Hai-Hui 2* nu este cu nimic mai prejos… Odată echilibrul restabilit, ne rupem de sub vraja palatului Topkapî şi coborîm în cartierul labirintic unde domneşte zeul automobil. Puiu îşi începe investigaţiile la galop. Se apropie ora închiderii ma-
gazinelor şi noi vrem să ridicăm velele încă în seara asta.
— Bujii Champion ?… Stupoare. Nu există bujii Champion.
Sînt zeci de prăvălii auto, uşă în uşă ; dar n-au bujiile de dimensiunile solicitate. Ca pretutindeni în Istanbul, apare tînărul amabil, bun cunoscător al englezei, specializat în comerţ. Ne conduce la o butică modestă, înţesată numai cu
rafturi conţinînd bujii şi accesorii electrice. Proprietarul consultă un catalog. Este plin de solicitudine. Găseşte bu-
jiile corespunzătoare stasului solicitat. Ne cere 600 de lire

— turceşti. Plătim 600 de lire turceşti pc două **bu**jii, ne salu-
tăm ceremonios şi ne întoarcem la Galata, prin vînzoleala
care marchează sfîrşitul zilei comerciale. Podul Galata nu-şi dezminte tradiţia. Navele de pasageri vin şi pleacă de
la cheuri, pe flotoarele şi pilonii lui sînt amenajate buticile
anticarilor, cafenelele, pescăriile, bărcile pescarilor sînt trase lîngă cheu şi peştele abia prins este fript pe loc, vîrît într-o jumătate de pîine caldă tăiată pe lung, tonetele
cu fructe şi storcătoare automate, producătoare de ,,Juis"
la alegere, portocale sau lămîi, se înşiră la capetele podu-
lui, miile de porumbei care-şi fac veacul în piaţeta moscheii
Valide se ridică în stoluri dense, circulaţia s-a transformat într-un şarpe monstruos cu şase trupuri, vapoarele de pasageri deversează miile de oameni care lucrează în fabricile, şantierele şi atelierele de pe ambele maluri ale Bosforului. Puiu cumpără din mărunţişul rămas cîteva pîini rotunde învelite etanş în celofan. Voj* fi şi cele care se vor mucegăi repede, devenind incomestibile.

Ca să împodobească Sfinta Sofia, Justinian a prădat cele mai frumoase temple păgîne ale imperiului. Cele opt
coloane de porfir roşu au aparţinut cîndva Templului Soarelui din Heliopolis. Apoi au năvălit cruciaţii creştini, plecaţi teoretic să dezrobească Sfîntul Mormînt. Bătălia s-a dat pentru statutul căilor de comerţ între Răsărit si Apus. Pretextul religios a reuşit să aducă* în sapă de lemn o feu-
dalitate turbulentă, aşezată de-a curmezişul istoriei. Con-
stant inopolul n-a fost decît o escală care i-a îmbogăţit pe
seniorii rămaşi' doar pentru un veac. Apoi au venit turcii. Raptul celor opt coloane din porfir roşu a fost plătit cu vîrf şi îndesat. Se pare că mereu istoria se răzbună şi că mereu are nevoie de echilibru. Ne facem loc într-un auto-
Jduz particular, dominat de un ţînc răpănos care-şi cîştigă
pîinea în chip de taxator. Biletele societăţii municipale de transport public sînt recunoscute şi recuperate pentru operaţiile de decontare. Ajungem la iaht pe cînd Riza Vural

şi Adem Karadeniz se pregătesc să plece acasă. Astăzi afacerile n-au fost grozave. în schimb au pescuit şi peştele se vinde bine. Bătrînul Riza Vural ne duce la iaht :
— „La revedere. Riza Vural ! Plecăm peste două ceasuri"...
„Băiatul meu este acolo unde voi plecaţi. Salutaţi la el..."
„Mola parîma pupa". O briză uşoară înfioară frunzişul

— magnoliei uriaşe. Ferestrele blocurilor-vilă se iluminează rînd pe rînd. Nu ne mai ţine la Bebek, decît barbeta prova legată la geamandura prietenului nostru Riza Vural.

MEREU SPRE SUD !

Vineri 24 iunie la ora 20, iahtul *Hai-Hui 2* este legat cu barbeta prova la geamandura lui Riza Vural din portul d^e iahting Bebek-Istanbul. Skipperul a hotărît ca peste o oră să ridice velele şi să ia drum spre insula Marmara. Desigur, o plecare pe întunerec de la Bebek în avalul Bosforului, într-un echipaj de doi, cu un motorist iniţiat doar să pornească motorul, fără să poată depana o pană elementară de aprindere sau carburaţie, presupune o doză de risc, prevenită de faptul că se va păstra iahtul ma-nevrabil prin randa ridicată la post şi se vor evita neplă-cerile derivei în cazul cînd va cădea vîntul, prin fundari-sirea ancorei aproape de cheul care, de fapt, reprezintă coasta. Skipperul cunoaşte perfect Bosforul, ştie unde sînt amplasate marile geamanduri din avalul podului Europa-Asia, ştie că godilînd din cîrmă, frînat de contra-curent, poate acosta fie la o navă, legîndu-se de lanţul an-corei, fie dirept la unul din numeroasele debarcadere care punctează ţărmul european pînă la ieşirea în Marmara. Etapa cea mai dificilă i se pare a fi traversarea golfului Cornul de Aur, brăzdat în toate sensurile de navele de pasageri, şalupe şi ferry-boat-uri. Planul de drum pre-vede un marş fără escală Bebek-Qanakkale ; o escală scurtă la Canakkale, atît cît este necesar să se facă forma-lităţile obligatorii, ieşirea în Marea Egee după care drum direct, fără escală, pînă la Mytilene, capitala insulei Les-bos. De acolo o traversare şi o escală în Samos, insula piraţilor şi a beyului Ion Ghica, cel care a reuşit să-i stîrpească.

La ora 20.15 fişele de navigaţie sînt întocmite, agăţate în cuişorul lor deasupra mesei de navigaţie, hărţile aran-

jate în ordinea folosirii, latcrna fixată în suport, cuşeta de
veghe pregătită, caricatura hainelor de protecţie la post. Musul meştereşte felinarul de vînt. Cum la Constanţa n-am putut găsi cei trei nenorociţi de litri de petrol, ni i-a adus într-o canistră din plastic, la Bebek, bunul şi sări-
torul Adem Karadeniz. Deci musul face plinul felinarului de vînt cumpărat de la Bucureşti. Pe lîngă faptul că are scurgeri, nefiind lipit ca lumea, blestematul ia şi foc. In-conştienţa producătorului este egală cu tembelismul. Mai
avem un lămpaş, tot cu petrol, cumpărat de Puiu la Ora-dea, ceva mai mic decît cel bucureştean şi, desigur, fără sticlă de schimb. — „Vindem lămpaşe, nu sticle de schimbi-a spus tovarăşul lucrător din comerţ lui Puiu. „ — Vrei să-l iei bine, nu vrei, tot bine !“ Skipperul se ab-ţine de la comentarii. Ar degenera în imprecaţii şi invectivă.
Recurgem la un mijloc electric de a marca lumina de drum obligatorie : lanterna multilateral funcţională fa-bricată la Hong Kong. Intîmplător, găsisem în Bermude, se pare, o revistă a marilor exportatori din Asia, revistă în care industria Hong Kong-ului este excelent prezen-tată. Lanterna pe care o scoate Puiu are proiector, lampă
.fluorescentă, un sistem electronic care comandă un far mi-
niatural, galben, cu lumină pulsatorie. Skipperul este scep-
tic, fapt care-1 mîhneşte adînc pe mus. Să lăsăm deoparte
tehnica rafinată a construcţiei, materialele de primă mînă,
plasticul excelent ; dar să nu uităm că musul este de profesie... electrician. Ce naiba ! „Foarte bine“, spune skip-
perul. „Porneşti motorul şi treci cu drăcia multifuncţională
 lîngă mine. O arăţi ori spre pupa dacă vine ceva din ‴amonte, ori spre prova. Skipperul mai cărase într-una din
croaziere 50 de kilograme de acumulatori fero-nichel şi 15 kilograme de generator, maşinărie nemţească de război,
nou-nouţă scoasă din vaselină ; kilograme transformate în lest nefolositor. Aerul salin oxidase tot ce se putea oxida, reducînd ansamblul electric de la bord la zero. Mă rog !... Oricum, chestiunea venită din Hong Kong*

plus
maistrul energetician !...

Ora 20.55. „Porneşte motorul.“ Bravo ! Motorul porneşte prompt. Musul îl încălzeşte grijuliu. „Sus randa.“ Musul şi skipperul ridică randa la post. Se reglează balansina. Controlul întinzătorilor, al şarturilor şi -straiurilor fusese făcut din clips urcării la bord.

Ora 21.00. „Mola prova.“ Musul dezleagă barbeta de la geamandură. Ancora este gata pentru fundarisit. Se cuplează motorul. Peste Bosfor cerul are culori neverosimile. Ocru dens, devenit înserare, purtînd voal de ceaţă diafană la înălţimea crestelor şi întuneric la nivelul apei. Manevrăm abil printre zecile de iahturi ancorate în acvatoriu. în trei minute dublăm capul Arnavutkioi. Atunci se întîmplă să plonjăm direct în lumea mirifică a feeriei orientale, căreia electricitatea îi satisface din plin voluptatea iluminaţiei. Pe lîngă dorinţa de a cîştiga o noapte de navigaţie, adică pe puţin 40 de mile, skipperul a adăugat acestei plecări nocturne, dorinţa de a-i oferi musului spectacolul de noapte al Istanbulului. Ambele maluri strălucesc sub colierele şi salbele agăţate de înălţimi, rîuri de lumini scînteietoare curg spre Bosfor sau îi tivesc apele care s-au umplut de licăre misterioase, ghirlandele de neon ale podului Europa-Asia, prinse graţios de noapte, taie orizontul după un desen - gingaş, totul aparţine unei realităţi de basm, desigur sfîrtecată de nesuferitul glas al skipperului, cu şi mai nesuferitul lui ton de comandă.

— Ţi-am spus să supraveghezi sectorul pupa... De sectorul prova am grjă eu.

— Dar îl supraveghez.

— Vine ceva din pupa ?

— Nu vine.

Musul stă în cockpit, ţine lanterna polifuncţională pe cabină, supraveghează sectorul pupa, semnalează luminile unui cargo, cargoul ne ajunge şi ne dublează mătăhălos şi negru, auzim maşina bătînd ritmic în carcasa de fier,

apoi
pac, proiectorul se stinge. Sîntem la traversul insulei Kuruceşme, transformată în ştrand, club şi terasă-restaurant. Musul meştereşte febril. Skipperul rîcanează.

— Afui'isita asta de maşinărie sofisticată.

— Aprind lampa cu neon, spune musul.

— Aprinde şi Carul mare, dar aprinde ceva, fi-ţi-ar...

Gata. Musul a comutat pe lampa cu neon. Lumină care

rivalizează exploziile solare. Motorul merge rotund. Cît de rotund poate merge un motor în doi timpi. Randa cu ghiul strîns în ax ne sporeşte viteza. Podul Europa-Asia domină peisajul nocturn. Baterii de proiectoare amplasate la ambele picioare, cel european şi cel asiatic, fixîndu-şi spadele incandescente de lumină pe giganticii piloni de susţinere, pun în valoare cutezanţa betonului zvîrlit spre înălţime.

— Treci la prova şi identifică geamandurile din tribord. Pe cele din babord le văd eu ! ordonă skipperul.

Musul trece în prova. Ridică iluminaţia cu. neon deasupra capului. Nu-şi termină bine fraza de admiraţie dăruită podului, pe sub care iahtul trece cu viteză, eind din aval urcă rapid, cu toate semnalele acustice şi luminoase de rigoare, şalupa poliţiei maritime. Far cu lumină galbenă, rotativă, sirenă, mustăţi de spumă, duduit de motor puternic.

— Atît ne lipsea. Să nu-ţi funcţioneze maşinăria. Ce amendă plăteam !

Sîcîitor skipper. Cum nu-i lasă musului zece minute de răgaz. Zece minute în care să se uite pe sine în noaptea feerică din jur.

— Gata. S-au scurs toate geamandurile.

— Ceva negru în prova tribord, strigă musul.

— Văzut.

O ladă. Ori un buştean.

— Vino în cockpit să descifrezi de pe mare, ceea ce ai admirat de pe uscat.

Dublăm cu 7 noduri pe loch palatul Dolmabahce. Avem în prova Cornul de Aur cu cheurile lui fosforescente, avem colina de la Topkapî şi, proiectate pe cer, minaretele de la Aya Sofia şi Moscheia Albastră, scăldate în sputurile-de lumină ale proiectoarelor, ghirlandele de becuri colorate (acolo în Forum Augusteum se dă în fiecare seară un spectacol sunet şi lumină), în vreme ce în babord se deschide perspectiva miilor de vetre de jăratic incendiind noaptea Asiei Minor. Am mai văzut spectacolul fabulos cînd ţintuit în Port Harem căutasem cu disperare mijlocul care să ne scoată în Marea Neagră, sau cînd, sătul de lăturile pe care stomatologul blonziu le deversase în Marmara, m-am întors la Bebek cu o imensă silă de mine însumi. Du-

blăm un ferry prin pupa, dublăm un pasager scăldat în lumini venit din insule, ne ţinem departe de şenalul navigabil, două şalupe trec ras prin babord, avem în tribord

antrepozitele de la Tophane, Galata căţărată pe coasta
abruptă pare bătută în diamante şi ne angajăm în raiorul „B“, adică raionul Cornului de Aur. Skipperul binecuvîntează pasiunea turcilor pentru iluminaţie, ca şi străşnicia cu care bărcile şi şalupele lor poartă luminile de drum regulamentare. Şalupe, ferry şi vapoare cu pasageri din toate direcţiile şi din toate sensurile.... Avem la travers Moscheia Albastră. Şi farul care marchează ieşirea din Bosfor. în babord, capul Kavak, digurile vămii, Port Harem şi golful de la Haidar Paşa.

Ora 22.15. Am ieşit în Marmara.

Musul opreşte motorul şi-l ridică pe suport, amarîndu-1.
Vîntul bate din N.NE. cu 2—3 m/s. Desigur, mascat de Istanbul. Se ridică focul de drum. Se reglează velele. *Hai-Hui 2* pluteşte pe o mare de safir lichid. De jur împrejurul lui ard miliarde de constelaţii. Spectacolul este fascinatoriu. Musul este trimis la culcare, ceea ce şi face cu mult entuziasm, lăsînd skipperului grija scoaterii iahtului din drumul maritim pe care, iată, au şi apărut din noapte trei nave eşalonate în adîncime. Skipperul constată că are
tot ce-i trebuie la îndemînă, plus instrumentul multifuncţional hongkonglez. Din rutină, ori poate stabilind contactul prin fluidul acela de biocurenţi sensibilizaţi de apariţia maselor metalice, skipperul se răsuceşte spre pupa.

Dumnezeule mare !

Ceva monstruos, o etravă enormă, un castel gigant acoperă Bosforul. Nava se prăbuşeşte literalmente asupra
iahtului. Văzută de la nivelul apei este strivitoare.

•— Alarmă ! Porneşte motorul ! Repede ! Ne taie !

Manevra din vele este ineficace. Musul ţîşneşte ca la foc. Vede monstrul şi rămîne paralizat o clipă. Apoi se precipită la motor .O sfoară. Trei. Nouă. Nimic.

— Aprinde lanterna şi Dumnezeu cu mila.

Un ţăcănit. Plurifuncţionalul dă faliment. Nu neon. Nu proiector. Febril, musul comută pe farul galben cu pulsaţii. Funcţionează. Mai mult. Domină întunericul. Urmărim cu sufletul la gură etrava enormă. Nu trec nici 30 de
secunde şi masa gigant glisează uşor în babord. Mai mult.
Mai mult. Băieţii sînt la posturi, îşi spune skipperul, gata să-şi facă cruce cu limba în gură.Ora 22.20. Cargoul ne dublează sumbru la nici o jumătate de cablu.

— Vedeţi, şopteşte musul... Totuşi a funcţionat.

Vîntul se întăreşte. Abia o boare care ne scoate din drumul vapoarelor. în prova se proiectează pe noapte masa compactă şi înaltă a insulei Sivriada. Cu lumina albăstruie care-o marchează agăţată sub stele. De jur împrejur, depărtîndu-se lent, lărgindu-şi perspectiva, miliar-
dele de vetre luminoase ale uscatului. Două falduri strălucitoare. Europa. Asia Minor.

— Du-te şi te culcă, mîrîie skipperul... Şi mîine, ori frepari drăcia aia, ori o arunci peste bord.

Musul rîde într-un dinte. Cum o să arunce peste bord, bijuteria lui hongkongheză ? Are s-o repare, probabil un contact, ceva, un fleac. Apoi murmurul uşor al apei frecîn-
du-se molatec de flancurile lăcuite. Apoi liniştea serenă a mării. Apoi marea de lumini a celor două continente şi, deasupra, abia vizibile, concurate de constelaţiile elec-
trice, constelaţiile din totdeauna. Cele veşnice. Stelele.

Sîmbătă 25 iunie ora 0.15. Este un cart de noapte care,
el singur, răsplăteşte imperial totul. Începînd cu stupidul supliciu al reamenaj arilor interioare şi terminînd cu nesfîr-
şitele carturi dure din Marea Neagră. Vîntul constant ca direcţie şi intensitate, ştiutul vînt de N.NE. cu 4—5 m/s ne poartă cu 4 noduri spre insula Marmara. La travers, insula de marmoră a Pescăruşilor. Sivriada. întunericul este străveziu, un văl diafan leagă cer şi mare, în pupa orizontul arde mocnit, puzderia de lumini s-a transformat
într-un curcubeu de jăratic la hotarul care uneşte depărtările, etrava taie valurile elipocitoare cu un susur abia perceptibil, în siajul alb se aprind miriade de lampioane verzi-portocalii şi deferlanţi blînzi, înspumaţi, tivesc cu dantele grele stîncile care veghează faleza abruptă, aproape

verticală, a insulei. Din totdeauna insulele mi s-au părut că aparţin fabulosului. Unei lumi miraculoase, cu o existenţă plină de mister, tainice locuri unde popoarele mării oficiau ceremonii cultice, unde se reculegeau iniţiaţii şi, desigur, unde piraţii îşi ascundeau comorile. Aşa cum dublăm Sivriada în tăcerea abia mîngîiată de foşnetul mării, cu velele adunînd palida lumină a constelaţiilor, trecem uşor din realitate într-o irealitate posibilă sau

într-o altă realitate imaginabilă, timpul se redimensionează după legile cosmice şi fabuloasa oră 0 ne aosoarbe
în eternitate. Dublăm Sivriada ducînd la bord toate legen-
dele mării. Identitatea noastră este suma tuturor identităţilor care np-au precedat în căutarea Lînei de Aur. Suma
identităţilor care, bîntuite de aceleaşi nelinişti, îşi vor căuta începînd de la fabuloasa oră 0, Lîna de Aur. Vîntul de N.NE identic nouă şi celorlalţi, cei aflători în dimensiunile timpului, poartă iahtul spre întunericul străveziu al Mării Marmara. Drumul vapoarelor este, văzut de aici, o linie de noapte punctată cu lumini : albe, verzi, roşii, Apoi ora 0 se mistuie în sine şi peste drumul vapoarelor, tăindu-1 după o schemă matematică, se etajează drumul
avioanelor. Al marilor aeronave intercontinentale. Apare mai întîi o stea sub pologul bătut cu ţinte de aur. Un licăr căruia depărtarea îi anulează mişcarea. Apoi, foarte'repede, lumina cu pulsaţii anihilează senzaţia de spaţiu infinit al cerului, străbătîndu-1 pe tot orizontul vizibil. Tîrziu, zgomotul reactoarelor se revarsă în noapte. Acum luminile de drum ale aeronavelor încrucişează luminile de
drum ale navelor. Pe deasupra iahtului trec la aterizare avioanele de pasageri lung curier. îmi refuz identitatea de posibil pasager. Adică confortul fotoliului, al aerului condiţionat, nu vreau să' ascult glasul cîntat al stewardesei
care-mi spune să-mi leg centurile de siguranţă şi îmi refuz
cu obstinaţie încîntarea de a privi prin hublou marea de lumini a Istanbulului. Dealtfel este ora cînd trebuie să predau cartul. Lochul o totalizat 2849,1 mile marine. Drum
compas — 180°. Vîntul hărniceşte în vale. La glasul din cockpit, musul sare din sacul de dormit. Este un obicei excelent la bord. Acela de a nu avea inerţii. Desigur, organismul trecut brusc de la starea de somn la starea activă
marchează şocul, acest scurt-circuit al fiziologiei se consti-
tuie într-unul din factorii perturbatori ai echilibrului psiho-fizic, dar cum nu trăim toată viaţa pe iaht, cum singuri ne-am dorit în această ipostază, ne asumăm şi riscurile
de rigoare. Musul ştie că are timp încă zece minute pînă să

preia cartul. Există o diferenţă netă între ordinul implacabil : „— pe punte“ şi între tonul amical, fratern cu care skipperul îşi tratează musul coproprietar : — „haide,
marinare, pregătirea pentru cart.“ Musul a făcut un reflex

conectat la glasul din cockpit, indiferent de nuanţa aces-
tuia. în clipa cînd îl aude, în clipa cînd glasul pătrunde [stratul dens de somn, cînd devine perceptibil, musul sare
Şde pe cuşetă. Atunci se face a doua interpelare, pe acelaşi
ton fratern.

— Uşurel... Nici o grabă. Ai cumva ceva de băut ?

Urmează un minut sau două în care musul stă pe cuşetă în capul oaselor, ţinîndu-şi obrazul în mîini. Sînt minutele în care se reculege. în care se ia în posesie, înainte de a se culca a pregătit un ceai fierbinte cu lămîie
multă. Ceaiul se păstrează pentru cart într-un termos în-velit într-o bucată de pînză scămoasă. Dacă mai este ceai,
urcă în cockpit îmbrăcat de cart. Dacă nu mai este, prepară
o limonadă. Ori un sirop. Apoi îşi ia cartul în primire. Apoi urmează deliciile pregătirii de somn pe care le savurează skipperul. Noaptea zeiască îi îngăduie să-şi scoată ghetele
de cart. în rest rămîne îmbrăcat, minus hanoracul. Aprinde
lanterna cu acumulator. Pune punctul pe hartă. Măsoară distanţa de la punctul estimat la insula Marmara. Calcu-lează timpul estimat. Trece totul în „Jurnalul de bord". După care rînduieşte masa de navigaţie şi se aşază pen-tru cîteva minute pe scară, ţinîndu-şi capul la înălţimea roof-ului, să nu stînjenească cîmpul vizual al timonierului.
Controlează drumul ţinut la compas. Steaua reper. Marea.

— Atenţie ! Ochii mari ! Dacă este ceva în neregulă, mă trezeşti.

— Am înţeles !

Dialogul se repetă la fiecare schimbare de cart cu in-sistenţă didactică, dovedind, doar aparent, lipsa de imagi-
naţie a celor doi echipieri.

— Apoi urmează căderea în somn. Adică o dedublare stranie. Cineva şi ceva din skipper se cufundă într-o magmă vîscoasă, îl încorporează pe acel cineva şi cîtimea de ceva aparţinînd conştientului, în vreme ce altcineva şi o cîtime de altceva aparţinînd aceluiaşi conştient se organizează într-un plan astral, comunicant cu restul, conectat la o stare de veghe latentă. Pe acest canal se receptează semnalele, impulsurile şi informaţiile exteriorului. Altfel nu se explică faptul că skipperul ştie cînd iahtul nu mai ţine drumul corect, cînd se schimbă vîntul sau cînd, la Grădiştea, Stela caută o rezolvare.Navă în tribord. Vine pe noi, spune timonierul de cart.

Abia atunci realizează skipperul confortul cuşetei de veghe, plăcerea caldă şi pufoasă a sacului de dormit, intimitatea cabinei. Au trecut 25 de minute de somn. Ce naiba caută afurisitul aici, departe de drumul vapoarelor ? Uruitul motoarelor cu reacţie de pe aeroportul Yeşilkiâi abia se mai aude. Nava se duce la Izmit. Toată Marea Marmara este ţesută de drumuri care o taie cruciş şi curmeziş.

— Ce lumini arată nava, marinare ?

— Alb, roşu, alb.

— Deci ?

— Trece din tribord în babord.

— Ţine tot aşa. Altceva ?

— La orizont, 10 grade în prova babord, o altă navâ.

— Mda ! Să vedem ce vrea.

Dialogul la fel de tern, la fel de didactic, la fel de monoton s-a încheiat. Noaptea trece peste iaht, scuturîndu-şi poalele pline de stele. Caicul este un caic-cargo, ne dublează aproape, ducîndu-se la Istanbul sau în insule, tîrînd la remorcă barca de rigoare. Somnul, celălalt, vîscos şi greu, stă agăţat de picioarele skipperului, de plumb.

...între orele 11.00—12.45 vîntul joacă. Marea este o bucată de dumnezeire, dacă superba armonie a Totului îngăduie Părţii s-o reprezinte în esenţă. în cerul din ce în ce mai puţin albastru se răsfaţă în sidef translucid cîţiva cumuluşi de timp frumos. Nu sîntem decît noi, marea, cerul şi norii cumulus de timp frumos. Zi magnifică de turism nautic. De croazieră estivală. Ceas ferice, savurat cu voluptate în lenevie, tolănit la puntea prova. Scăldat în lumină, toropit de căldură, cufundat în albastru marin şi-n bleu-ciel. Un pescăruş, fulger alb. Şi iarăşi cerul. Şi iarăşi marea. Şi sentimentul vag, leneş, că

apele
mării îţi inundă venele. Că fragila carapace care te desenează şi-a deschis porii şi că humorile şi pulsul se întorc în humorile primordiale şi în pulsul lent al veşnicelor metamorfoze.

Ora 13.30. Se ridică vîntul de N.NV. Creşte repede şi se stabileşte la 6—7 m/s. Siaj, valuri de etravă, soare şi

în prova babord, decupaţi din cerul transparent, munţii
sălbatici ai peninsulei Kapidagî. Pentru a profita de vînt, skipperul hotărăşte să renunţe la peisajul sălbatic din strîmtoarea Marmara în favoarea vitezei. Va dubla insula Marmara prin vest. Este o după-amiază care prelungeşte benefic minunile ceasurilor anterioare.

Ora 15.55. Dublăm insula Marmara. în tribord avem drumul vapoarelor şi dincolo de el înalbăstresc văzduhu-rile munţii Tekirdag. Europa revine spre **Asia Minor.** O emoţie ciudată încarcă peisajul, prin **el însuşi un pastel**
delicat. Skipperul apropie iahtul de coasta **abruptă** a insulei. Doar facem turism nautic. Zeci de **sinuozităţi** ne-
aşteptate, stînci uriaşe, pante verticale, poteci, **pini piper-**
niciţi, case sihăstrite în tăceri absolute, **golfuri pline de** reverie. Musul a adus cu el un radio-**casetofon elegant,**
împodobit cu baghete cromate. Nu l-am **folosit nici mă-**car să ascultăm buletinele meteo... Peisajul, **dulcea plu-**tire pe marea de un albastru dens, cere **muzică.** O **anu-**mită muzică. Pe benzile musului există şi **o asemenea** muzică. Născută din acest peisaj. Aparţinînd **sudului. So-**
lară, învăluită într-un abur de melancolie, cantabilă, evo-cînd orientul şi deopotrivă **marea. Plutim** în **vis. Simţurile**
noastre iau în posesie realitatea cu o voluptate eterică. Forme şi culori, volume şi spaţii, aerul salin, **odorile de** răşină şi iod, de alge şi stînci însorite, **dulcele clipocit al**
valurilor şi melodiile în surdină, susurul **vîntului, roşca-**tul de vulpe al coastelor, albastrul mării şi **albăstriul aeru-**
lui, nuanţele, zecile de nuanţe, albul imaculat **al minare-**
telor, portocaliul velelor, pată suavă de culoare, **castelele**
navelor... Realitate şi dulce alunecare în **vis. Musul** ştie cînd trebuie să tacă spre a înţelege... Apoi **auzim** hîrîitul mecanic al concasoarelor. Al fierăstraielor care taie mar-mora. Apoi vedem carnea insulei dezgolită impudic. Carie-
rele de marmoră. Debarcaderele mici unde **trag caicele** şi
Şarjele. Blocuri de marmoră. Alb-cenuşii sub umbrele pu-foase. Vraja s-a rupt. Omul îşi demonstrează lacoma lui

destoinicie. Insula se scurge în babord învăluită în vraja melancolică a unei singurătăţi aproape biblice. Vîntul se întăreşte. între insula Marmara şi Hayrsîzada atinge 10 metri pe secundă. Bătut de soarele trecut spre asfinţit,

monolitul stincos, ridicat pieptiş din ape, are austeritatea aspră a unui post militar izolat între cer şi mare.

Ora 19.15. Intrăm în partea largă a strîmtorii Dardanele şi în drumul vapoarelor. Peninsula Karaburun, ospitalierul portuleţ Karabiga, insulele Paşalimani şi Avşa rămîn în pupa babord, împreună cu amintirile atît de contradictorii ale celeilalte croaziere, povestită în cartea *Din nou spre Sud.* Aglomeraţia obişnuită. Cargouri, petroliere, caice-cargo vin dinspre Gelibolu sau se duc spre Gelibolu. Circulaţia se face spre coasta din tribordul navelor. Pe ţărmul european pentru cele care vin din Marrnara, pe ţărmul asiatic pentru cele venite din Egee. Este loc suficient în ambele sensuri între nave şi coaste. Deocamdată, avînd vîntul cu 10 metri pe secundă, ţinem la mijloc. Musul, pregăteşte lanterna cu acumulator. Ştim. Vom avea o noapte grea. Probabil fără somn. Mereu în prova navelor. Navigaţia prea aproape de coasta europeană este periculoasă din pricina fundurilor mici. Prea aproape de coasta asiatică, cu localităţi puţine, lipsită de lumini, dublată de stînci, nerecomandabil. Peisajul cu vapoare este încîntător. Adică vezi un şir de nave urcînd strîmtoarea, dublat de alt şir care-o coboară. Navele mai rapide le dublează pe cele mai lente. Desigur, fără a se obosi să le semnalizeze intenţia prin cele trei semnale sonore regulamentare, pe care le învăţasem cu atîta osîrdie pentru examenul meu de skipper... Una este ceea ce scrie la RIPPAM şi altceva se petrece pe mare. Deci, ochii mari, musule !

Scade vîntul. Ca retezat.

Ciudat.

Cercetare rapidă a cerului. La naiba. Ce înseamnă culoarea asta violacee, ce înseamnă cirro-stratul aruncat în cer, imensă coadă de păun răsfirată între munţii Tekirdag şi Kapidagî ?

Ciocanul de vînt este atît de violent, încît iahtul se culcă în babord. Skipperul smulge şcota randei din crocodil şi o filează cu ghiul în sart. Rafale de vînt. Din ce în ce mai violente. Se aude pîrîitul focului de drum. începe să se deşire pe cusătură sub colţul de fungă. Iahtul pleacă din
catapultă. Marea se montează pe loc. înghesuită între ţămuri, gîtuită în gura îngustă de la Gelibolu, se înalţă în valuri înspumate. Grenul, beţivan înrăit, înghesuie masele de aer în strîmtoarea transformată pe loc în iad. *Hai-*
Hui 2 nu mai poate suporta suprafaţa velică pe care o poartă. Catargul refăcut de Iacob şi matiselile lui Sandu ţin excelent. Volta sub vînt. Totul pîrîie.

— Puiu, treci la prova şi schimbă focurile. Ia o terţarolă la randă.

Se pare că musul îşi dă testul cheie. Sau unul din testele cheie. Schimbarea focului, manevră curentă la bor-
dul iahturilor cu vele, devine dramatică. Grenul îmi biciuie musul cu pleazna şcotelor. Fără focul de drum *Hai-Hui 2* devine greu de guvernat şi de ţinut în patul vîntului.
Puiu se luptă să-şi păstreze echilibrul pe puntea prova îngustă şi săltăreaţă, luptă să stăpînească vela fluturînd bezmetic, să înlocuiască focul de drum cu cel de furtună, s-a mai vorbit de povestea asta, ea se repetă după cum se repetă aidoma întregul scenariu luat mereu de la capăt
în cărţile cu *Hai-Hui 2.* Cu randa la două terţarole şi focul de furtună, iahtul readus la drum realizează 6—7 noduri, navigaţia transformîndu-se din turistică, în sportivă. Coborîm spre Gelibolu printre cele două şiruri de nave în drumuri paralele. Se apropie întunericul şi luminile noastre de drum sînt în suferinţă. Experienţa cu felinarul de vînt care-a luat foc ne face prudenţi faţă de celălalt felinar de vînt rămas în rezervă, lămpaşul achiziţionat de Puiu la Oradea. Drept urmare, electricianul bordului încearcă să rezolve ecuaţia complicată a lanternei polifuncţionale „made in Hong Kong". Lucrează în cabină, concentrat şi indiferent la restul universului, ca orice ardelean care se respectă. Skipperul îşi împarte atenţia între circulaţia navelor, pilotajul iahtului şi operaţiile migăloase reluate în n variante de musul revenit parţial la profesia lui de bază. Navele sînt deocamdată cuminţi, stînd una în siajul celeilalte, lăsînd banda din mijlocul drumului maritim liberă pentru *Hai-Hui 2.* Grenul îşi Vede de treaba lui, opintindu-se zadarnic. Abia i se mai dă atenţie. Cu velatura de furtună, iahtul s-a transfor-

mat într-o lebădă suplă şi ferice. Musul a deşirat o Seamă de firişoare, a scos o piesă „electronică", adică un sistem liliput şi sofisticat de comandă, pe care nu-1 poate descifra în lumina plumburie a amurgului şi, foarte tîr-

ziu, la lumina bravei lanterne cu acumulator, reuşeşte să stabilească un contact direct pe un singur sistem de funcţionare : al .proiectorului. Se simte lezat în intimitatea lui profesională cînd este chemat în cockpit, să semnalizeze unui *cpygo* existenţa noastră obscură în obscuritatea amurgului torturată de rafale. Previziunile şi rezervele skipperului faţă de ultratehnica terestră se confirmă şi de astădată. După ce s-a aprins pentru o clipită, polifuncţionala decedează la căderea întunericului, cu cîteva zeci de mile mai la sud de punctul unde a decedat generatorul ; adică după o săptămînă de tratament intensiv cu aer marin. Chestiunea este limpede şi fără echivoc. Echipamentul de iahting trebuie să fie echipament de iahting, conceput pentru mare, rezistent la agenţii patogeni ai mediului marin, testat riguros, executat în serie, etanşat şi aşa mai departe. Excelentă concluzie, nu avem asemenea echipament la bord în afară de loch care tratat nedemn face tot felul de comicării, minţindu-1 pe skipper cu neruşinare, noaptea cade neagră peste strîmtoare şi, vrem nu vrem, cartul în doi s-ar impune dacă la bord ar exista un alt cart de doi bine odihnit care să ne schimbe. Este evidentă a doua concluzie impusă de furtuna în rafale, întuneric şi densitatea traficului. în această parte de. lume, este bine să faci croaziere cu vele ; ori avînd echipaj de minimum trei, cînd nu dispui de un motor im-bord şi ţii neapărat să navigi ziua şi noaptea ; ori, cînd nu vrei aglomeraţie la bord, atunci să dispui de un iaht dotat cu motor im-bord, perfect utilat tehnic. Cum *Hai-Hui 2* nu acoperă nici una din variantele de mai sus, skipperul se duce la culcare, nu fără să-i reamintească musului toate provele negre văzute de acesta în nopţile lui de iniţiere, încheindu-şi pledoaria cu răsştiutul consemn :

— Mă trezeşti imediat ce...

Acest „imediat ce..." se întîmplă la cîteva minute după ce skipperul s-a întins pe cuşeta de veghe echipat de cart, fără să-şi mai scoată nici hanoracul, întrupat într-o formaţie de trei cargouri navigînd în şir cu intervale foarte mici între ele. Noaptea este de păcură. Coasta europeană punctată de luminile localităţilor mai dense la sud-vest de Şarkoy se desenează sumbru în tribord.

Skipperul
renunţă la plăcerea de a lua relevmente la uscat, plăcere

care **în** condiţiile de navigaţie de aici se transformă **în** răsfăţ inutil. Drumul vapoarelor este tras perfect peste apele strîmtorii. Controlat cu compasul, el duce direct la gura strîmtorii Gelibolu. Singura grijă a echipajului este de a feri iahtul de navele prea agresive. Se realizează planul de drum stabilit iniţial. Adică ieşim doar un cablu-două din drumul navelor care coboară strîmtoarea spre a le avea mereu în babord. Şalupele de pasageri, ori caicele care fac legătura între localităţile de pe cele două coaste nu par a se fi hazardat în mare. La ora **22.45 vîn**tul cade net, apoi se ridică briza de noapte. Cu velatura de furtună iahtul devine moale şi molîu. Musul este chemat să schimbe focurile şi să dezlege baierele de terţarolă. Skipperul preferă să rămînă la eche atîta vreme cît va putea rezista, în loc să fie trezit la răstimpuri dese şi imprevizibile.

— Dacă se întăreşte iarăşi vîntul ? mormăie musul... Dacă vine iarăşi un gren ?... Este noapte, este...

— La manevră ! N-o să prindem mucegai aici !... Vine grenul, schimbi velele şi gata !

Skipperul intuieşte colţul pe care-1 scoate musul. Adică „sigur, una este să stai la eche şi alta să faci acrobaţie la prova“, tocmai pentru că intuieşte, tocmai pentru că gîndul nu trebuie nici măcar să treacă la cîteva cabluri de iaht, necum să sălăşluiască sub căciuliţa de lînă
a musului, lasă comentariul acestuia să cadă peste bord şi
să se înece. Briza se întăreşte pînă la 6—7 metri pe secundă. Cu velele de drum la post, iathul redevine el însuşi. Undeva în tribord, dincolo de coama sumbră a peninsulei, pentru că, acum, Europa trimite în mare o peninsulă prelungă, se bănuieşte golful Saros şi Egeea. Aigaion Pelagos... De unde atracţia asta aproape halucinantă pentru marea văzută într-o înserare şi o noapte de martie de pe duneta navei-şcoală „Mircea“ ? De unde chemarea plină de o mie de mii de şoapte magice, de unde
fascinatoria atracţie spre mit şi sacerdoţiu, spre geometria lucidităţii fabuloase ; de unde chemarea nostalgică spre insulele în care conştiinţa de sine a umanităţii europene s-a desprins din mitologie, hărăzind spaţiului egeean dimensiunea lucidităţii şi, deopotrivă, pe aceea a irealităţii ? Mă ştiu pînă la traci şi de la traci mă rătă-

cesc în mine însumi spre aspra Sarmizegetusa sau spre Orfeu, sau spre Homer şi Arhiloh. Mioriţa nu este decît un popas în drumul de la Templul Soarelui din Grădiştea Muncelului, la Templul Soarelui din Insula Şerpilor, Donarisul şi apele Pontului trec deopotrivă prin mine şi din totdeauna am băut înainte de a porni la drum sau la luptă, apă neîncepută. în nopţile de Sînziene am trecut cu tălpile goale prin roua de după miezul nopţii, m-&m îngropat călare şi înzăoat ca să pot ieşi la chemarea buciumelor şi nu ştiu cum am ajuns la Troia pe corăbiile aheilor, dar pe aici am trecut mereu, pe cînd luminile din tribord se numeau Lysimachia, iar cele din babord, Parium... Oricum, noaptea face vrăji. Umple întunericul cu ochi fosforescenţi : albi, verzi şi roşii, o umple de sunete ciudate, de foşnete şi murmure tăiate la răstimpuri rare de glasul cunoscut, morocănos şi acru :

— Puiu !... Semnalizează-i ăstuia că existăm !

Este *duminică 26 iunie, ora 03.12* cînd orizontul din prova se tiveşte cu o foarte vagă dungă luminiscentă. De acolo, din acea zonă incertă se văd apărînd luminile de drum ale navelor. Tot spre acolo se topesc luminile albe din pupa navelor care ne dublează din siaj. Apoi se înfăptuieşte magia întruchipării celorlalte lumini. Necălătoare. Dunga vag luminiscentă se personalizează. La început cîteva puncte fosforescente, de un albăstriu palid, decolorat. Mai apoi mici globuri luminoase aşezate în întuneric după desene capricioase. Lentoarea plutirii cu vele care dilată timpul peste obişnuinţele cotidianului terestru aduce tîrziu, în prova, conturul înalt al coastei, lumina care balisează bancul Zincinborzan, farul de pe capul Qankaya, marcînd intrarea în strîmtoarea Gelibolu, desenul oraşului. Sîntem la capătul uneia din etapele dificile ale croazierii. Ne rămîne să străpungem limita de sud a croazierelor cu *Hai-Hui 2* şi să învingem în doi, strîmtoarea Dardanele. Se luminează de ziuă. Briza îşi dă ultima suflare. Ora 05.20. Ne dublează venind din ţară nava *Breaza.* Explozie de entuziasm la *Hai-Hui 2.* Fluturăm caschetele. *Breaza* trece impasibilă la cîteva cabluri în babord. Skipperul înhaţă porta-voc&a. Lansează o chemare patetică. Cine naiba s-o audă de pe comanda înaltă şi la ce bun să se deranjeze ofiţerul de cart cînd afară

este un frig umed nesuferit şi nava se angajează în strîrntoare ?

Ora 06.35. Vîntul a căzut. Dublăm cap Qankaya scurşi de curent. Sub lumina crudă a dimineţii, Gelibolu, neuitatul port al prietenilor mei Yakup Aksoy, Ercument şi Huseyn Olt se îmbracă într-o diafană pîclă viorie. Skipperul îşi retează tentaţia de a acosta. Nici măcar un ceas de răgaz. La întoarcere. Avem în faţă o zi întreagă de navigaţie. Dacă formalităţile de la Canakkale nu vor dura, după-masă ieşim în Egeea. Gîndul este ameţitor. Să avem răbdare. Nu se porneşte motorul. La ce bun ? Se va ridica vîntul şi vom coborî strîmtoarea cu vele, 07.20. Dublăm Gelibolu într-o lentoare paradisiacă. Skipperul este bîntuit de demonul curiozităţii. Cum naiba s-a putut eşua în strîmtoarea largă de peste 2 mile ? Reconfortat, după noaptea de nesomn, cu micul dejun copios, skipperul aşteaptă vîntul. Musul are o mie de treburi mereu sancţionate de curiozitate. Atmosferă destinsă. Soare strălucitor. Lochul a totalizat 2916,3 mile marine. Tăiem baia Gelibolu cu un vînt de 2 m/s. Peisaj estival. Turme de vaci mînate la păscut. Lanuri galbene de grîu vrîstînd coastele. Iată lumina fixă care marchează fundul jos şi stîncile. O vacă bălţată îşi face baia de dimineaţă în strîrntoare. S-a terminat tronsonul de autostrada Karakova—Gelibolu. Tronsonul la care se lucra în vara eşuajului. Pe ambele coaste ale strîmtorii se văd alergînd automobilele... Un fel de Eden rustic cu vapoare gigant, lanuri de grîu şi vaci al căror muget se aude perfect din cockpit. Skipperul distinge în prova tribord şantierul lui Yakup Aksoy. Clădirile s-au înmulţit. Este acolo o microaşezare industrială care sugerează prosperitatea. Se taie din rădăcină ori ce comentariu privind eşuajul. Lucrul este atît de stupid, atît de meschin, atît de amatoristic încît nu merită să se reia. I se arată musului greşeala de guvernare, raţionamentul fals, locul unde cartul de-atunci şi-a pierdut raţiunea, calmul şi unde curajul opiniei a fost înlocuit cu laşitatea conformismului călduţ. Totul este rizibil. Pînă la tragic. în babord se întind două mii de metri de apă adîncă. Iată bălţile pline de stuf. Iată şi barca de-atunci, purtată în amonte de un motoraş zbîrnîitor. Repede, porta-vocea. Inutil. Motorul bîzîie prea tare. Şi s-a

pornit vîntul. Dacă nu erau pragurile de nisip, *Hai-Hui* 2-tăia bălţile, şantierul, dealul rîpos şi ieşea dincolo, în golful Saros. Noroc de praguri. Şi de Yakup. Dublăm de-aproape lumina Karakova, bine înfiptă pe suportul ei metalic. „Fără comentarii ! Fii calm, maiorule ! Redu motorul ! Scoate flapsurile şi vino la aterizare !“ Ora 09.14. Ne dublează foarte aproape nava *Granada Star*. Se duce în lume. Apar delfinii. Mari. Leneşi. înconjoară iahtul. 09.16. Dublăm şantierul lui Yakup Aksoy. O clădire cu etaj, amplă, albă, s-a ridicat din nisipuri între vilele vopsite în ocru. Ce să fie ? Pare un hotel ; o direcţiune, oricum o clădire legată de şantier. Pe cală se află în construcţie trei nave. S-a modificat infrastructura şantierului. Au apărut alte vile, alte clădiri, alte magazii de materiale. Este duminică şi pe şantier nu se vede nici o mişcare. Unde să fie Yakup ? Delfini. Se ridică vîntul. Vîntul de N.NV. Ora 09.55. Lochul indică o viteză de 7 noduri. Magnific. Plus curentul... De două ori magnific. Navigăm cu velele în foarfecă, focul de drum tangonat. Sîntem la traversul capului Ciikukburun. Autostradă, coasta europenă escarpată, localităţi liliput, vile cu olane roşii între plopi piramidali ; dincolo, în Asia Minor, coame teşite amorsînd curbe dulci, totul într-o pîclă uşoară, străvezie, delfini, mereu delfini descriind sinusoide elegante, scoţîndu-şi spinările dolofane din apă, nesemănînd temperamental cu saltimbacii comici, dornici de aplauze, rapizi şi curioşi din Mediterana şi mările sudului. La 11.20 dublăm cu vele fort Nara. Punctele de reper sînt explicite. întinsurile, marele pericol al strîmtorii sînt în general balisate. Aici se intră în partea foarte îngustă a strîmtorii Dardanele care obligă la atenţie şi o urmărire riguroasă atît a traficului, cît şi a balizelor. între Gelibolu şi fort Nara un iaht poate naviga în deplină siguranţă la două, trei cabluri de coasta europeană, conform regulelor stabilite pentru navigaţia în strîmtori. La fort Nara conturul strîmtorii se modifică la aproape 90°. Fortul Nara este aşezat pe un pinten de pămînt al Asiei Minor care intră în strîmtoare. Coasta europeană îşi păstrează direcţia iniţială încă puţin, apoi, la nord de Egeabad se frînge brusc spre S.SE. pînă la Kilidbahîr. Coasta anatoliană se frînge şi ea apropiindu-se uşor de cea europeană

la Qanakkale, unde se află gîtuitura strîmtorii. în aval de fort Nara — cetate veche şi amplasamente militare care interzic strîmtoarea — spre larg, se află o lumină fixă amplasată pe o piramidă metalică, marcînd limita întinsurii. Toate navele dublează prin larg această construcţie. Curentul se întăreşte vizibil, viteza iahtului creşte. Se întîmplă un fenomen local al microclimatului, caracterizat prin întărirea bruscă a vîntului, urmată de ciocane de vînt venite din direcţia înălţimii Kocacimen. Egeabad este aşezat într-un golf adînc pe coasta europeană, de la care se face o şa largă de aproape 10 kilometri, sfîrşind în Egeea, Un umăr al şeii este format de vîrful Kocacimen înalt de 305 m., celălalt de vîrful Oguz avînd 201 metri. Ceva se întîmplă în acest mic cazan al Satanei spre orele amiezii, morfologia termică nefiind greu de interpretat. Rezultatul, rafale foarte violente. Marea se montează brusc. Berbecii acoperă toată strîmtoarea. întîlnisem fenomenul atunci cînd făcusem recunoaşterea auto, povestită în vplumul *Cu ,,Hai-Hui 2“ spre Sud.* Ambarcaţi pe ferry-boat-ul care şi acum ne taie prova, simţisem violenţa vîntului biciuind punţile. Trafic intens între Egeabad şi Canakkale în ambele sensuri. Trafic intens de nave uriaşe care urcă sau coboară dublînd lumina de la fort Nara. Se văd geamandurile care balisează întinsura, cheul petrolierelor în aval de fort Nara, totul se precipită, scotele trebuiesc luate la mînă şi pentru că skipperul în recunoaşterea amintită nu văzuse la Canakkale nici un port potrivit pentru iahting, dar văzuse destule stînci şi un cheu aglomerat la care acostau ferry-boat-urile ; musul porneşte motorul, între 11.40 şi 12.10 se coboară pînă în apropierea cheului din beton de la Canakkale, unde ne interceptează o şalupă a pilotajului şi ni se indică direcţia portului de iahting. Cum naiba nu l-am văzut ? Volta sub vînt. Jos velele. Musul acţionează prompt. Dublăm digul nou al portului de iahting aşezat în golfuleţul tivit de cheul oraşului. Port de iahting edificat de curînd, cu diguri solide, balize care

marchează pasa, tineri care se scaldă şi plonjează la piciorul digului ; ne angajăm cu motorul redus în acvatoriul liliput şi surprizele se ţin lanţ. Un cheu cu moluri în ambele borduri împarte acvatoriul în două. Iahturi. Bărci cu motor, Rondou de recunoaştere. Omul în uniformă care se precipită să ne ia barbeta ne indică zîmbind afişul de tablă pe care sînt anunţate taxele portuare. Pentru 24 de ore se plătesc 100 de lire turceşti. Da ! Dar avem guri de apă la cheu, cu furtune pentru fiecare loc de staţionare, stîlpi metalici cu lumini de neon şi prize pentru a se branşa iahtul, a se încărca acumulatorii, deci o adevărată marină, plus zîmbetul primitor, plus întrebarea „cît stăm !“ Musul intră în rol de secund. Stăm cîteva ore pînă facem formalităţile. Perfect. Plătim tot 100 de lire. Gata. Este ora 12.17. Iahtul *Hai-Hui 2* este acostat de 2 minute cu bordul tribord la cheul portului de iahting Qanakkale. Cînd sărim pe cheu intră în port, venind din Egeea, un superb *fifthy-fifthy* sub pavilion britanic, avînd un skipper şi un echipaj feminin, foarte abil la manevră.

— O familie, spune skipperul.

— Un Barbă Albastră cu haremul după el, spune musul, care se trage la patru ace şi pleacă în căutarea autorităţilor. Omul care ne taxase (avea în grijă şi parcarea auto, era îmbrăcat într-o uniformă civilizată) — îşi îndreaptă zîmbetele vizibil mai generoase spre iahtul somptuos, în comanda căruia se răsfaţă aparatura bogată de ultimă oră, începînd cu radarul. Verde de invidie, skipperul lui *Hai-Hui 2* coboară în cabina precolumbiană spre a face ordine în aşteptarea autorităţilor. Rafalele de vînt trec bezmetice peste vîrful catargului. în bordul opus al cheului sînt două caice militare, iar dincolo de digul din sud, un alt acvatoriu, plin cu bărci pescăreşti. Lume la plimbare. Vînt. Soare.

Duminică. Şi începutul drumului care duce la Troia.

ÎN SIAJUL TRIREMELOR AHEENE

— *Qanakkale good !... Istanbul very good !*

— *Yes ! Qanakkale giugiuk !*

— *Qanakkale good !... Istanbul very good !*

Dialogul, dacă se poate numi dialog, ţine de zece minute. Băiatul de la poliţia turistică este tînăr, simpatic.

a venit la iaht puţintel după ora fixată, a întocmit formele rapid, dar vrea să ne convingă de adevărul conţinut în cele două propoziţii, adevăr cu care sîntem absolut de acord. Este foarte mîndru de englezeasca lui, pe care skipperul, cu capul mare de nesomn, răutăcios şi dornic să ajungă în Egeea, o suspectează de a se rezuma la cele două propoziţii repetate cu candoarea unei plăci de gramofon. Musul diplomat îi face jocul, răspunzîndu-i aidoma, obligîndu-1 pe skipper să afişeze un surîs plin de candoare atunci cînd mîrîie :

— Dispari cu el de aici, altfel îl arunc peste bord ! Musul a învăţat să considere ameninţarea cu aruncatul peste bord drept un eufemism. Altfel, de multă frreme skipperul şi-ar fi încărcat conştiinţa cu cîteva omucideri şi, desigur, ar fi umplut o bună parte din Marea Neagră şi Marea Marmara cu diverse produse aparţinînd industriei electrotehnice mondiale.

împotriva normelor stabilite de coran vrem să ciocnim cu simpaticul nostru *„Qanalckale good, Istanbul very good"* o palincă bihoreană ; dar momeala nu ne succede, băiatul arată la stomac şi spune „no *good",* demonstrînd precaritatea insinuărilor skipperului vis-â-vis de englezeasca respectivă. După ce oaspetele pleacă la *fifthy-fifthy,* Puiu pregăteşte o masă suculentă. Facem plinul de apă ştiind că în insule apa este o problemă. Băiatul simpatic nu ne-a pus ştampila pe jurnalul de bord, scuzîndu-se emoţionant. Nu este autorizat s-o facă. La vamă. Drept pentru care secundul îşi ia din nou servieta şi pleacă să recolteze susnumita ştampilă. £!anakkale reprezintă în ideea echipajului o escală-cheie. Prin ea se iese în lumea largă, chiar dacă pentru *Hai-Hui 2* această lume largă se rezumă în vara asta la Dodecanezul de nord. Cît timp musul este plecat la autorităţi, skipperul întocmeşte planul de drum, făcîndu-se că nu bagă de seamă emoţia care-1 gîtuie, ca şi cînd ieşirea în Egeea ar ţine de fabulos. Pe fişa de navigaţie şi hartă drumul de urmat este de-o simplitate perfectă. De la Qanakkale pînă la cap Kumkale, străbătînd ultima porţiune a strîmtorii Dardanele, cu atenţie deosebită la întinsura care precede Cap Kumkale, ieşirea în Egeea, apoi drum spre sud între insulele Tavşan,

şi coasta atingînd meridianul 28° Est, coborîre pînă la Cap Baba, de unde va apare în prova insula Lesbos, dublarea insulei prin nord şi drum la Mytilene, pe coasta ei estică, adică prin strîmtoarea Mytilene, avînd Lesbos în tribord şi coasta anatoliană în babord. Studiul documentelor de navigaţie a dus la date destul de puţin consistente. Celebrul vînt Meltemi, pe direcţia generală nord-
sud, se face simţit la sud de insula Lemnos, mult în afara drumului nostru. Skipperul simţise din plin forţa vîntului arzător care pustieşte ierburile de la cap Kumkale, la Troia şi pe întregul litoral egeean al Asiei Minor pînă la Izmir şi Efes. Contează să-l folosească optim, avîndu-1 de
la travers. Vîntul acela mirosind a răşină şi a pămînt arid stăpîneşte luna august. Sfîrşitul lui iunie, începutul lui iulie nu este tocmai perioada cea mai fericită spre a folosi
vînturile termice aflate încă în retortele laboratorului uriaş
care este Anatolia. începutul de vară, incert termic, este incert şi sub raportul brizelor de zi şi de noapte. Să contăm că, în laboratorul unde se pregătesc brizele, coasta
înaltă şi aridă a Asiei Minor va juca un rol de accelerator termic. Relieful coastei presupune grenuri şi ciocane de vînt. Oricît ar fi de violente, venind de la uscat, aceste grenuri nu pot monta marea dincolo de gradul 4, drumul nostru aflîndu-se oricum sub protecţia ecranului alcătuit de uscat. Canakkale-Mytilene nu se poate face decît navi-
gînd costier. Distanţa este de 95 mile marine, timpul esti-
mat la o viteză medie de 3 noduri ar însuma 33 de ore. Marea Egeea de est este lipsită practic de flux şi reflux, Skîpperii şi echipajele occidentale care au explorat-o în vederea stabilirii unor rute de vacanţă — avînd punct de plecare Pireul şi care au publicat rezultatele acestor sonde
de croazieră însumînd date-cheie, atît hidrometeorologice,
cît şi privind porturile, regimul vînturilor mai ales — n-au atins insulele arhipelagului Dodecanezul de nord, în consecinţă, croaziera noastră va trebui să facă operă de pionierat sub acest aspect. Setul de hărţi posedă o hartă de navigaţie a părţii de nord a Mării Egee la scara 1:500.000
ineficientă în navigaţia costieră şi cvasinulă pentru a recunoaşte detaliile intrării în porturi şi pericolele de navi-

gaţie din apropierea coastelor. în consecinţă, oricît de tentant ar fi peisajul, nu ne vom apropia de coastă sub cîteva cabluri ziua şi sub o milă, noaptea.

Gata. Fişele sînt întocmite şi agăţate în cuişorul lor de bronz. *„Qanakkale good“* este un orăşel prosper în care s-a clădit mult în răstimpul acestor cîţiva ani, iar ideea edililor privind portul de iahting este binecuvîntată, navigatorii de pe iahturi găsind aici, la răscruce de drumuri, **o** escală sigură şi confortabilă. Singura coborîre la uscat **a** fost pe cheu, să văd *fifthy-fifthy Explorer,* un iaht mai mult motor-cruizer, decît velier, cu suprastructuri prea înalte ; dar de un confort desăvîrşit, avînd o timonerie de invidiat. Secundul se întoarce radios. Ştampila escalei s-a înscris pe fila respectivă a „Jurnalului de bord“. Gata. Am întîrziat şi aşa două ceasuri peste planificare. Puiu ridică la post focul de furtună. împreună luăm **o** terţarolă la randă. Vîntul în rafale puternice, atingînd 20 m/s continuă să-şi facă de cap. Este un moment de încordare şi nelinişte cînd musul porneşte motorul. Adică este duminică, cheul este populat, curioşii vin să vadă iahturile şi un motor încăpăţînat avînd plecat deasupra lui un bărbat care smuceşte disperat o sfoară, maşinăria nerăspunzînd efortului decît cu un fîsîit lamentabil — nu constituie chiar spectacolul pe care un skipper este dornic să-l dea... Pe toţi zeii ! *Veterok-ul* porneşte prompt. Cineva ne molează barbetele. Ora 16.15. *Explorer,* iahtul *fifthy-fifthy* rămîne în pupa. Ieşim cu motorul şi velele din portul de iahting Canakkale. Imediat ce dublăm geamandura de intrare se opreşte motorul şi se ridică la post. Cu velele de furtună coborîm spre ieşirea în Marea Egee. Desigur, skipperul este nemulţumit de performanţele iahtului. Cu atît mai nemulţumit cu cît la sud de Canakkale se pare că rafalele au un regim mai blînd, ecranate de coasta înaltă. Skipperul face eforturi disperate să se rupă din memoria locurilor aparent somnolînd sub soarele duminical, cu zidurile cetăţilor de la Canakkale şi Kilidbahir înfipte doar aparent anacronic în peisajul cu vile, oameni la plajă şi nave moderne urcînd sau coborînd strîmtoarea. Oricîtă atenţie s-ar acorda întinsurii care dublează coasta anatoliană, circulaţiei dense, oricît s-ar concentra asupra manevrelor, pentru că, împotriva

rezervelor musului, skipperul a ţinut să se ridice la post
velatura de drum şi *Hai-Hui 2* răspunde cu 6 nodur i pe loch acestei schimbări de vele ; deci, împotriva tuturor acestor ocupaţii de bord, care ar trebui să te ţină în prezentul cel mai ardent, se întîmplă acel fenomen straniu al diluţiei prezentului ardent într-un altfel de prezent, edificat de reînvierea imaginilor încastrate în memoria acestor ape şi acestor ţărmuri roşcate, cinematecă fabuloasă rulînd pe uriaşul ecran panoramic al Hellespontului, supraproducţii în Agfa şi Fuji-color. Am lăsat în pupa locul unde Lysandru a distrus flota ateniană, nici n-am vrut să stărui pe lîngă nici unul din combatanţi, rivalitatea absurdă dintre cetăţi, amorul propriu exacerbat
pînă la neînţelegerea istoriei care a pulverizat forţa unei civilizaţii scînteietoare mă mîhneşte adînc ; dar îmi este imposibil să mă smulg din ramătul uriaş al celor cinci milioane de soldaţi şi auxiliari pe care Xerxes îi aduce împotriva Greciei continentale, de fapt asupra Atenei şi Spartei. Nu pentru că ţărmurile sînt pline pînă la refuz de corturi somptuoase, de cămile şi cai, de subunităţi de cavalerie şi care de asalt îndreptîndu-se marţial spre poduri, nu pentru că pontonierii veghează cele două poduri de vase pe care oştirea trece de şase zile şi şase nopţi, asta fiind a şaptea zi, nici pentru că abia mă pot strecura printre cele 1200 de nave de război şi cele 3000 de
nave de transport de pe punţile cărora se afereează comandanţii fenicieni, nu pentru că totul este un caleidoscop
fascinant al luxuriei orientale în care purpura, blănurile de pardos, şeile bătute în diamanticale, armele, mătăsurile
roşii şi albastre de Moşul înnobilează peisajul arid ; deci nu această demenţă a puterii satrapului care veghează trecerea din tronul lui de aur mă fascinează ; oricît de grandios ar fi în sine spectacolul dat de Marele Rege propriei lui paranoia. Mă fascinează şi mă terorizează faptul că dincolo de Hellespont, şi dincoace de el, în Asia Minor şi sub biciul cotropitorului se află patriile-cetăţi ale hexametrului, personaj proteic al acestor ape şi al acestor pămînturi născut din fapt şi conţinînd faptul. în intimitatea mea cea mai ascunsă sînt un homerid. în secret, am ridicat un Homereion la Grădiştea. Pe urmă iambii ! Cum poate un maior să-l uite pe cel dintîi poet-ostaş al locului, pe răul de limbă Arhiloh, trecut pe lista protocronismului de gen ca primul poet liric al Egeei ? ! Satiricul iamb, aproape uitat de confraţii mai mult de-

dulciţi la beneficiile ditirambului, abil alcătuitor de en-komioane pline de slavă, decît la riscurile satirei, lăsată mereu în grija clasicilor, care, oricum, nu mai pot fi catherisiţi din manualele şcolare sau din ediţiile ,,Lyceum“ ale editurii Albatros ? ! Ce deşartă deşertăciune, ce trufie vană la Marele Rege, crezînd că va scoate din istorie hexametrul şi iambul şi mai la urma urmei şi gîngavul ditiramb, cu ajutorul celor cinci milioane de soldaţi apo-litici, sau politiceşte ostili federaţiei lui perfect pusă la punct să stoarcă provinciile, perfect discreţionară, organi-:fcîndu-i slava în sine şi măreţia în sine, pe cînd Homer ?... De unde să bănuiască Marele Rege, destul de precar instruit în politologie, ce se va întîmplă la Thermopyle şi la Salamina ? Desigur că astrologii lui, mereu cu frica în oase, i-au potrivit horoscoapele după dorinţe, nu după realităţi ; iar constructorii lui navali, robi ai giganto-maniei, n-au ţinut cont de calităţile manevriere şi de forţa de şoc a flotei coaliţiei greceşti, dotată cu penticostere şi trireme, galere de luptă ale căror lopătari nu erau robi, ci bărbaţi din a 4-a clasă a cetăţenilor, prea săraci să se echipeze pe cont propriu ; dar cu orgoliul de cetă-ţeni liberi neatins de sclavie.

Dezastrul Marelui Rege n-a spus nimic, nici unui alt Mare Rege ; dovada o face istoria Marilor Regi. Navigăm cu murele în tribord prin apele Confederaţiei de la Delos. îl ştiu bine pe Cimon, fiul lui Miltiade, comandantul flo-telor reunite. Ştiu cum Atena a alcătuit flota confedera-ţiei, veghind ca contribuţia în nave, bani şi oameni să se dea după regulamentul lui Aristide cel Drept. Ştiu cum a fost înfrîntă flota Marelui Rege şi cum Cimon a cu-răţat insulele spre care ne îndreptăm şi coasta Asiei Minor de garnizoanele lui, impunîndu-i tratatul acela umi-litor prin care el, Regele Regilor, recunoaşte Marea Egee ca pe o mare grecească. Tratat prin care se leagă să nu trimeată în Egeea nici o navă de război şi că nici o navă purtîndu-i pavilionul, să nu se apropie de coastă mai

aproape decît trei zile de marş, obligîndu-i astfel comandanţii să, facă navigaţie astronomică şi să renunţe la
plăcerea navigaţiei costiere, asezonată cu scurte escale destinate prădăciunilor şi răpirii femeilor. Nici constructorii greci n-au fost fără prihană. Triremele lor n-au respectat legea de fier a proporţiilor, pentru 30 metri lungime peste tot, au acordat numai 3,50 metri lăţime la cupla
maestră, exagerînd peste cifră înălţimea operei moarte, să poată etaja cele trei rînduri de lopătari, cîte 25 de fiecare etaj şi bord, deci 150 în total. Avantajul vitezii mari, 9—10 noduri la rame ; al catargului purtînd o velă pătrată, era anulat pe vreme proastă de uşurinţa cu care trirema şavira, lucru greu de conceput la *Hai-Hui 2,* cu toate că acesta din urmă nu este comandat de un trierarh,
ci de un skipper care abia şi-a luat brevetul. Oricum, sîntem la hotarul dintre Orient şi Occident, în spaţiul-laborator unde cele două arii de cultură şi civilizaţie au intrat în interferenţă activă şi unde s-a fondat lumea ora-
şelor-cetăţi purtînd în istoria lor germenul, valenţele, direcţiile de dezvoltare, latenţele istoriei înseşi... Ţinem drumul cruciaţilor, drumul în sens invers al invaziilor nautice arabe, tăiem spaţiile dominate de Troia şi mai tîrziu de sultanatul de Karasi. Ne strecurăm printre bastimentele de război ale aliaţilor care au vrut să forţeze strîmtoarea în primul război mondial, debarcînd la Kumkale. Vedem Kumkale, peninsulă joasă, bîntuită de vîntul înserării, învăluită în culori pastorale, dulci.. Mustafa Kemal Paşa, viitorul Ataturk, i-a învins pe aliaţi într-o succesiune de bătălii sîngeroase, morţii sînt veghiaţi de un monument auster, patru coloane din piatră hăcuite de vînt. Este ora 18 şi dublăm capiii Seddiulbahir pe care se înalţă sălbatic şi solitar obeliscul din porfir dedicat soldaţilor, pentru că Turcia modernă nu şi-a uitat vocaţia ei multiseculară, cultul eroic ridicînd deopotrivă monumente într-o aspră geometrie a pietrei şi înscriind pe falezele înalte desene şi lozinci patriotice, fie decapate în pinii maritimi, fie alcătuite din bolovani văruiţi.

Nu poţi trece prin Hellespont zgîriind doar marea cu prova. Măcar de frica iambilor, dacă hexametri te lasă indiferent. Pentru că, de fapt, dincolo de cap Hellas intrăm direct în siajul triremelor aheene.

INTÎLNIRI NEAŞTEPTATE

Duminică 26 iunie 1983 la orele 18,15 iahtul *Hai-Hui 2* avînd la bord skipperul şi musul dublează geamandura luminoasă din largul capului Kumkale şi iese
în Marea Egee. Peisajul este tulburător. Foarte aproape în babord, dincolo de apa lînoasă a Menderesului Mic-Kuguk Menderes — se află Troia. Mai exact, se află Novum
Uium. Iahtul *Hai-Hui 2* lăsase într-un bord sau altul cita-dele, localităţi, răscruci de istorie cu mult mai semnifi-cative decît Troia. Nici una din aceste citadele, localităţi sau răscruci de istorie, n-a avut norocul ca un Homer să se ocupe de ea. Ce înseamnă asediul Troiei, cîteva mii de oşteni purtînd arme de bronz, pe lîngă trecerea Hellespon-
tului de către oştirea persană ? Sau asediul şi cucerirea Constantinopolului ? Ce uriaşă desfăşurarea de forţe, ce dramă răscolitoare, cîtă inconştienţă politică ajunsă la scadenţă, ce fascinator spectacol tragic, totul fără Homer.
Numai cu istoricii şi romanticii tîrzii, nebîntuiţi de geniul hexametrului. O limbă joasă de pămînt, cufundîndu-se în leiitoarea unui amurg violet, străjuită inutil de o for-tăreaţă în ruină. în tribord, sub coasta escarpată a capului
Hellas o altă fortăreaţă, încastrată perfect într-un orăşel militar de veghe la gura Hellespontului. în prova poleită chihlimbariu de soarele dintr-odată şi inexplicabil fără vlagă, insula Tavşan. în fundal, la sud de Tavşan, insula Bozcaada, patria unor vinuri străvechi, ofrande ameţitoare
aduse lui Dyonisos cînd insula se numea Tenedos.

Harta mă avertizează asupra stîncilor care împrejmuie insulele, asupra adîncimilor relativ mici din lungul coastei, musul este la eche şi planul de drum întocmit la Canakkale trebuieşte verificat cu reperele de la uscat, noaptea se apropie şi după o estimare rapidă întunericul ne va prinde exact cînd ne vom fi angajat în strîmtoarea Tenedos. întreaga regiune pînă la cap Baba stă sub semnul interdicţiei de a debarca. Interdicţia vizează şi insula Bozcaada : aş fi vrut să înnoptăm acolo spre a recunoaşte una din bazele aheene în războiul Troiei. Văzut din cockpit, teatrul de operaţiuni navale şi terestre nu are nimic măreţ şi deosebit. Am văzut Troia, cetate din cetate, mai mult un cuib de piraţi la gura Hellespontului, am văzut de acolo Egeea şi cîmpia torturată de vînt, zadarnic i-am chemat în ajutor pe Schliemann, pe Dorpfeld şi Blegen, zadarnic mi-am amintit că abia Troia VI, datînd din anii 1900—1300 înaintea erei noastre, este cetatea lui Priam, distrusă de un cutremur şi că Troia VII B, cea reconstituită din ruinele precedentei, este de fapt eroina *Iliadei,* că troienii şi-au recucerit cetatea de la aheeni, şi-au reconstruit-o supunîndu-se spre anul 900 î.e.n. cuceritorilor traci. Apoi au mai existat Troia VIII, şi Troia IX, care-a durat pînă spre anul 400 era noastră, o Troie romanizată, echilibrată, geometrizată, din care supravieţuiesc Odeonul şi amfiteatrul. Ei şi ?

„Voi căpetenii Atrizi, ahei cu frumoase pulpare,
Fie ca zeii-ntronaţi în Olimp la război să v-ajuie,
Troia uşor să luaţi şi cu bine s-ajungeţi acasă !
Ci-napoiaţi-mi copila robită primind aste daruri.."

Preotului Hrises i se răpise copila, frumoasă Briseis, se pare că tatăl şi fiica erau din Lesbos, unde aheii întemeiaseră o bază navală ; istoricii spun că Lesbos a fost colonizată de eolieni la 130 de ani după războiul Troiei, singurul adevăr rămîne adevărul poetului, copleşitoare creaţie a geniului omenesc, cu nimic alterată de cancerul timpului, la fel de proaspătă ca acum două mii de ani pe cînd aedul şi-o recita pe aceste ţărmuri violet, la prova triremei care-1 va fi purtat spre insule, în Lesbos şi-n Chios şi-n Samos. Pînă şi pietrele cetăţilor s-au măcinat, în

pulbere imperiul lui Xerxes, în pulbere imperiul Machedonului trecător şi el pe aceste meleaguri, pulbere

marile
ambiţii ale spadei, pulbere marile ambiţii ale legiuitorilor şi cîrmuitorilor, neagră uitare peste criptele despoţilor şi tiranilor ; se aprind luminile în micile aşezări semănate rar în pustietatea sălbatică a Asiei Minor, se aprind luminile pe insula Bozcaada şi marea se face violet şi cerul se face indigo şi din sud, prin mijlocul strîmtorii vine spre Hellespont o mare şi albă navă de pasageri.

...Cîntă, zeiţă, mînia ce-aprinse pe-Ahil Peleianul..',

Veşnicia curgînd în hexametri şi noi plutind lin în *Iliada,* pînă cînd noaptea se umple de glasuri, de focurile danailor, -de zveltele lor corăbii, de mînia lui Ahile şi de tot ce ţine de nemurire.

O briză blîndă ne poartă pînă la cîteva cabluri de stîncile care veghează insula Bozcaada. Desigur, n-aveam ce căuta acolo dacă nu voiam să debarcăm pe insulă ; dar din totdeauna Tenedosul a exercitat asupra skipperului **o** atracţie stranie şi misterioasă. Vedem în tribord stîncile Şimali, ceva mai spre larg şi foarte aproape o spinare de piatră verde, un imens cetaceu acoperit cu o crustă de alge şi crustacee, o rană veche a continentului fărîmat de seisme, cu nimic îmbietor pentru navigator. Lumina palidă care marchează stînca verzuie cade într-un gol trist şi posac. Dublăm Bozcaada-Tenedos, cufundîndu-ne în noaptea din ce în ce mai halucinantă. Plutim mereu spre sud înconjuraţi de pîcle. Luminile de drum ale navelor se pierd mereu undeva mai spre larg. Micile şi palidele constelaţii ale uscatului nu spun mai nimic. Harta este pustie de ele. Rămîne să veghem pînă-n zori, cînd ar tre-bui să avem insula Lesbos în prova. Compasul de relev-ment rămîne la locul lui din cheson. Sîntem în ape ne-cunoscute skipperului, cu faimă proastă încă de la Homer.

Ceasurile de veghe trec nemilos de greu. Cîndva se întrezăreşte cel dintîi semn al luminii. Apoi se nasc din văzduhul siniliu şi din marea sinilie, aburoasă, munţii cenuşii ai Lesbosului. Doar vîrfurile vineţii despicate săl-batic. Se întîmplă ca skipperul să audă la bord (este car-tul cîinelui) o melodie stranie, ca şi cînd lumina fulguită din stele, mîngîind noaptea, ar fi foşnit melodios. Poate să fie lira lui Orfeu ; ori poate şoapta buzelor lui chemînd-o pe Turydice. Gelozia crudă şi cumplită a femeilor trace care nu suportaseră demna statornicie a bărbatului în-singurat. Pe care le umilise devotamentul şi care s-au răzbunat pentru dragostea lui închinată celei moarte, uci-gîndu-1 şi aruncîndu-i lira şi capul în spumegosul Hel-lespont.

Este un fel de adiere care tulbură vălul argintiu agăţat de stele şi prin pîcla diafană a preceasului dinaintea zo-rilor îl văd pe Neanthos, fiul tiranului din Mytilene (abia eram la travers de cap Baba şi văzduhurile se umpluseră

de

ai'orae ciudate de mirt şi terebint, de răşini şi stînci udate de rouă), deci îl văd pe Neanthos profanînd lira lui Orfeu furată din mormîntul săpat de cei din Antissa în stîncă. încearcă stupidul cabotin să scoată din fără harul lui, divinele sunete orfice. Pe urmă, tot scenariul se derulează exact ca în poveste, adică văd dulăii cetăţii iritîndu-se peste poate la stupida zdrăngăneală produsă de Neanthos, rînjind, clănţănindu-şi colţii şi mai apoi sfîşiindu-1 chiar sub zidurile cetăţii Mytilene. Aud strigătele de moarte ale cabotinului şi, nu se ştie cum, îl las pradă cîinilor cu o satisfacţie crudă (sacrilegiul trebuie pedepsit), îl văd pe Apollo smulgînd lira din mîinile crispate ale sicofantului care încercase s-o transforme în ghioagă spre a se apăra de cîini şi cum, cu un gest superb de discobol, o aruncă în cer... Da ! Lira este acolo, constelaţie strălucitoare în cerul înstelat boltit peste arhipelagurile mirifice. Sînt acolo Vega şi Deneb şi Altair, stele orfice şi nebuloasa M57 de tip inelar despre care dalbul Apollo ştie mai puţine lucruri, telescoapele şi telecomunicaţiile spaţiale nefiind tocmai argumentele lui cele mai tari.

Apoi, din cer curge peste vîrfurile munţilor din Lesbos o lumină zmeurie, făcîndu-i să ardă mocnit.

Apoi, lumina se face albastră şi cade în mare, îm-blînzind-o cu o suavă pătrundere spre adîneuri. în prova se decupează ca într-un miraj fantastic insula Lesbos. Uriaşi munţi din piatră porfirie, ferăstruiţi dramatic de seisme străvechi, căzînd în mare. Poale zimţate în golfuri adînci, case albe, abia nişte pete îndepărtate, porturi miniaturale, faleze abrupte, un peisaj miraculos ; iar în pupa babord, înalt şi abrupt, cap Baba de pe continent. Stînci, un zid de cetate, un donjon, case semănate în panta severă. Impactul vizual cu insula este tulburător. Legenda şi realitatea se topesc în culorile suave ale zorilor.
O salbă de munţi dominînd marea. O salbă de munţi abrupţi, arizi, cărora piatra dezgolită le dă un aer de disperare şi măreţie, cu toate că înălţimile lor nu ating aici în Nord o mie de metri. Nimic din ceea ce tulbură nu este explicabil. Totul s-a rafinat în adîneuri dintr-o mulţime nenumită şi nenumărată de imponderabile în-sumînd lecturi şi vise, întrebări adresate timpului şi că-lătorii, ceasuri de reverie, chemări inexplicabile ale genei

primordiale şi ceea ce este cu adevărat răscolitor, ţi rund de parapsihologie, sentimentul participării. Acea stare interioară ciudată, declanşînd biocurenţi capabili să se racordeze la un captator universal, la o memorie a speciei,
prin intermediul căreia se face osmoza subiectului, adică skipperul, cu sinteza dinamică a oricărui punct geografic de coordonate istorice bine stabilite. Fără a pierde nimic din specificitatea biologică, istorică şi geografică definitorie pentru profilul lui uman care-1 localizează cu rigoare în spaţiul mioritic, skipperul glisează în oricare alt spaţiu specific, găsind mereu biocurenţi de aceeaşi frecvenţă cu ai acelui „alt" spaţiu, capabili să-l reumanizeze şi să-l redimensioneze pînă acolo de unde poate să comunice. împotriva teoriilor noilor esteţi care, terorizaţi de aspectul dezagregării nucleare, au adus din nou în camerele de reanimare teoria incomunicabilităţii, ca pe una din dimensiunile de referinţă ale tragismului imanent al condiţiei umane. S-ar putea ca în spaţiul mioritic, incomunicabilitatea să aibă o sferă cu totul restrînsă, datorită unor determinări istorice. S-ar putea ca incomunicabilitatea contemporană, pentru că starea respectivă este şi ea o categorie supusă legilor dialecticei, să fie una
doar aparentă, schematică, rigidizată de condiţii politice perisabile şi ca, dincolo de schema impusă, fluxul de biocurenţi ai perfectei comunicabilităţi umane să funcţioneze
normal, dînd umanităţii sentimentul de solidaritate responsabilă în faţa stupidităţii holocaustului şi genocidului ;
în faţa decalajului iresponsabil dintre Nord şi Sud ; în faţa crizei de energie ; în faţa neoimperialismului virulent care încearcă să-şi atribuie, stupid, rolul de Rege al Regilor, dispunînd de Terra ca de propria-i batistă, fără să înveţe nimic din povestea Marilor Regi. Iată, *Hai-Hui 2* se află între cap Baba şi insula Lesbos, soarele ridicat de o suliţă pe cer izgoneşte spaima din cuvinte, incomunica-
bilitate rămîne o noţiune fără sens şi la bord, ca şi în petecul de mare înconjurător, se află în acelaşi timp o sumă de fapte care anulează definiţia dată de savanţi, timpului, situaţie mereu prezentă, caracterizată printr-o resorbţie într-un timp total a cărui parte sîntem. Că unii s-au obişnuit să neglijeze mereu, de pe bucăţica lor de conjunctură, relaţia cu Totul, că aceiaşi „unii" reducTotul la paranoia trecerii lor prin telejurnale, telexuri şi alte mijloace de informare moderne, îi priveşte. A făcut-o şi Xerxes fără să dispună de euro- sau perso-rachete,

lipsa asta de rachete n^-a însemnat un minus de imperialism şi pe undeva pe ţărmul Asiei Minor se află Efesul, oiaş-cetate care a dat figuri strălucite cum ar fi acel simpatic Heraclit, care dorea fierbinte ca Homer să încaseze o straşnică corecţie cu vergile. Dacă s-ar afla în chip de unicat, Heraclit din Efes ar rămîne doar o figură singulară. Necazul este că a făcut prozeliţi la toate nivelele şi că prozeliţii avînd şi funcţii de răspundere, de la împărat la impiegat de cenzură, au bătut cu vergile şi bat în continuare pe Homerizii de după. Oricum, azi-noapte am dublat vechea Eolidă, este ora 7.45, vîntul joacă şi ne aflăm în derivă între ruinele de la Antissa şi fortăreaţa de la cap Baba, la gura golfului Edremit. Plagiatul s-a născut o dată cu scrisul, nici măcar aici nu sîntem protocronici, undeva în prova babord se află Foga-Foceea de atunci, care l-a dat pe Thestorides, plagiatorul celui pe care Heraclit din Efes l-ar fi dorit bătut cu vergile. Previziunile skipperului referitoare la microclimatul Dodecanezului de nord nu se prea adeveresc. Adică ritmul vînturilor termice, brizele, nu este cel scontat.
Jocul vîntului oboseşte greementul. între mare şi strîmtoarea Mytilene spre care dorim să navigăm, Lesbo?ul trage un ecran gigant. Puiu prepară micul dejun. Skipperul îl urmăreşte cu ochi de Argus, spre a nota pe fişa respectivă ziua şi ora la care oboseala îşi va spune cuvîntul. Deocamdată a pregătit micul dejun şi coase meticulos focul de drum sfîşiat de gren la intrarea în partea largă a strîmtorii Dardanele. De la Antissa trece un pesca-
dor liliput, apoi un iaht, folosind numai motorul. Marea s-a transformat într-o formă a dumnezeirii. Este albastră, un albastru de cerneală, dens şi în acelaşi timp străveziu.
Atît de străveziu încît se vede cu limpezime pana cîrmei, se văd formele imerse ale operei vii, se vede la verticală pînă acolo unde se frînge lumina, difuzîndu-se într-o puzderie de licăriri amăgitoare care însufleţesc adîncurile, dîndu-le viaţă şi mişcare. Este o lene străveche care pluteşte pe mare, apoi este un respiro al vîntului, apoi îmi aduc aminte că antissienii au găsit capul lui Orfeu în-

fipt în lira adusă de valuri, chiar aici pe ţărmul de care ne desparte doar o milă de azurit lichid şi că, plini de veneraţie, în stînca de-acolo, desluşită limpede prin binoclu, au săpat un fel de altar-mormînt, profanat de acel Neanthos, fiul lui Pittacos, tiranul din Mytilene. Mai adesea fiul degenerat al tiranului a profanat cele sacre mai abitir decît a profanat Pittacos libertăţile cetăţenilor, acesta
fiind şi motivul pentru care n-am intervenit azi-noapte să-l scap pe sicofanat din colţii dulăilor. Apollo a scăpat lira, agăţînd-o în cer, este treaba lui şi salvarea lirei de prostituţia nechemării îmi este de ajuns. Briza se ridică greu. Trirema şi galera de mai tîrziu s-au născut din nevoia de a fi independent de acest joc termic capricios. Este cald. Ca să mă împărtăşesc deplin din Egeea, trebuie
să mă scald în apele de lapislazuli. Am rămas un primitiv. Fără a trece lumea prin simţuri, aş trăi într-un deşert inert, în care ideile n-ar fi decît moartea însăşi. Intr-o lume a gestului-simbol, gestul instinctiv ar constitui o profanare. Deocamdată se cuvine să spăl vesela. S-au adunat boluri şi farfurii, tacâmuri şi pahare. Puiu refuză sugestia de a le spăla în găleata respectivă, luînd fiecare piesă pe rînd şi spălînd-o direct în mare, lucru pe cît de spectaculos ca poziţie, pe atît de periculos pe mare montată. Deci skipperul se duce la prova cu găleţile, vesela şi detergenţii respectivi şi face o spălare de veselă exemplară. Se aştepta, firesc, cel puţin la aprobarea
mută a musului. Asta este. Musul, o permanenţă a stării de nemulţumire la bord.

— Nu-mi place să spălaţi vesela, mormăie musul, cînd skipperul vine radios, cu talgerele strălucind... Aveţi alte ocupaţii la bord... Ziceaţi că vreţi să faceţi baie.

...Oh, zei ! Iată un afurisit de mus care nu vrea ca skipperul să spele vesela. Ce gîndire sucită şi perfect orădeană. Se întîmplă ca la 10.05 să se ridice un abur de briză.

— Sus genovezul 2 !

Muşul ridică la post genovezul doi. Iahtul lasă un siaj abia încreţit. Pauză de vînt. Adiere. Pauză. Adiere. Dublăm în salturi leneşe coasta de nord a insulei Lesbos. Akrotirio (cap) Nissi. Kalo Limani. Akrotirio Petinos. Insula Agios Georgios. Bucată de stîncă solemnă şi de ce-
tate pustie. în fund, portul-staţiune estivală Petra. Totul văzut prin binoclu. Nu avem timp să ne apropiem de coastă. Nu avem timp să ne delectăm în escale imprevizibile. Este viciul epocii. Este plaga vieţii noastre la galop. Este păcatul greu al superficialităţii. Al culturii prin retină. Totul în skipper strigă : — Acostează !... Calcă în urmele întemeietorilor de vatră, a purtătorilor de foc sacru şi miei albi... Compasul-distanţier, fişele, lochul, harta, ceasul-cronometru ordonă sec : înainte. O buză verde tiveşte coasta abruptă. Buză dincolo de care se ridică aproape la verticală geologia de steiuri şi vîrfuri a munţilor Kouratsonas, Skotino şi asprul, sălbatecul Lepetimnos. Urmăresc prin binoclu potecile în serpentină urcînd spre şeile care-i unesc. Urmăresc localităţile, cîteva case albe, acoperite cu olane, între liniile filigranate ale tamariştilor şi rotundele coroane ale măslinilor. Mă purific prin retină, umplîndu-mă de harul peisajului cu stîncă
şi oaze de măslini.

Este *luni 27 iunie 1983, ora 11,05.* Din prova ne dublează un fel de distrugător străvechi sub pavilion elen, purtînd înscrise pe borduri cifrele Ol. Soarele se caţără spre meridian într-un cer alburiu, plin de neprevăzut. M-am purificat în mine, chemîndu-i pe zei aşijderea aedului. Este o pauză de briză şi ne aflam la traversul capului Molivos, pe costişa căruia se ridică Mithimnae aidoma cu irealul. în fundal, munţii Lepetimnos. Albaştri-indigo. între noi şi capul prăpăstios, marea. Aigaion Pelagos. Albastră-indigo. Un golf. Case albe, cubice, cu un cat, purtînd fesuri roşii, urcă abruptul unei costişe pe vîrful căreia străjuieşte, sumbru, cetatea. Pămînt galben-roşcat. Măslini. Un automobil se caţără pe o uliţă scoţînd o dîră cretoasă de praf. Caut oamenii prin binoclu. Aşezarea pare pustie sub lumina tăioasă şi-n zăduful care devine torid. Pittakos a fost o mare personalitate, legislator şi om politic numărîndu-se printre cei şapte înţelepţi ai antichităţii greceşti. Trebuia să-şi educe fiul. Cum naiba poţi legiui şi conduce o insulă ca Lesbos, lăsîndu-ţi femeia şi progenitura în afara propriilor tale legi ? Neînţelegînd, plonjez de pe cabină în Aigaion Pelagos. O fac cu ochii deschişi, lăsîndu-mă dezmierdat de apele albastru-indigo. O nesfîrşit de tandră îmbrăţişare, o dulce-

răcoroasă îmbrăţişare, o ameţitoare îmbrăţişare învăluită
de chemările pline de mister şi voluptate ale adîncului. Lumina se stinge uşor într-un licăr straniu, îmbrăcîndu-mi braţele în văluri de argint fosforescent. Sper ca vîntul să n-aibă nici o urmă de umor negru. Ar fi suficient să împingă iahtul numai o milă spre est. înainte de a da comenzile pentru ieşirea din imersiune o durere ascuţită mi se înfige în timpanul stîng. Ies la suprafaţă înotînd viguros. Durerea are tendinţa să-mi tulbure echilibrul. Văd chila fixă, perfect curată, fără nici o depunere, inspectez opera vie, lochul, nici un fel de depunere şi dintr-un zvîcnet mă agăţ de scara rabatabilă din pupa. Ceva neplăcut s-a întîmplat cu timpanul meu, cu urechea
mea interioară, altădată mă cufundasem curent la 6—8 me-
tri fără să simt presiunea, este un semnal de alai'mă aşa că
suspend plăcerea de a plonja de pe cabină, înlocuind-o cu aceea de a înota pe lîngă iahtul pus în mişcare de briză.
După lungile, nesfîrşitele carturi de noapte, jocul de-a prinsa în apele molatece şi licăritoare, spală de rîncezeală,
trezindu-mi acut un sentiment de spaimă tăioasă. Adică înot cu vigoare şi abia mă pot ţine la înălţimea provei, în clipa cînd domolesc ritmul, bordul lui *Hai-Hui 2* se scurge implacabil pe lîngă mine, umplîndu-mă de disperare şi singurătate. Trebuie să reiau ritmul furibund ca să prind scara rabatabilă şi, înhăţînd-o zdravăn, mă las remorcat în siajul dulce care mă umple de o voluptate carnală ameţitoare. Adie doar o briză slabă. Dar dacă se întîmplă o cădere peste bord noaptea, pe un vînt de forţa 4 ? Skipperul tras la remorcă în siaj este conştient pînă la disperare de riscurile care pîndesc echipajul, jurîndu-şi acolo în apele albastre care-1 desfată scoţîndu-i osteneala din trup, să facă imposibilul pentru a preveni cea mai neînsemnată imprudenţă care ar putea conduce la un accident. Puţină apă dulce în lighean şi buretele care scoate sarea din pori, încheie escapada. La ora 14.10
briza de larg se stabileşte, suflxnd viguros cu 6—7 m/s. Musul trece la eche. Skipperul face plajă la puntea prova,
în tribord se scurge rapid coasta insulei. Dublăm staţiunea cu ape termale Loutra Eftalous. Se întîmplă ceva, este
un fel de semisomn în stare de veghe, un fel de

alunecare
în timpul egeean, adică biocurenţii aceia de care se vorbea

se conectează la memoria acestui spaţiu, se aude şopotul valului de etravă, se aud moleculele de apă mîngîind coca, se aude vîntul susurînd în vele, aerul miroase a alge şi a piatră încinsă, apoi aud foarte limpede un glas ironic care-mi şopteşte la ureche :

...„Sînt deopotrivă slujitorul cumplitului stăpîn al luptei
Şi-al muzelor..."

Desigur, Arhiloh. Arhiloh din Păros (insula este mult la sud). Adevărat, îl iubesc pe Arhiloh, a fost prezent de multe ori la Grădiştea la ceasul cînd venea şi Orfeu, îl consider arhetipul războinicidui poet de la care încerc să stabilesc o descendenţă a familiei de poeţi-soldaţi ; dar, pe lîngă limba lui ascuţită de pe care iambii sar pocnind din sfîrcul satirei, are şi un caracter greu de suportat.

— Războinicului şi poetului, stimă ; dar, cumetre Arhiloh...

— Treci la imnografi ? — mă întrealpă subţire, întins lîngă mine la puntea prova.

— Oricum imnografii au atins vîrste venerabile, au avut un trai tihnit, vinul şi bucatele nu le-au lipsit, cum se pare că ţie şi celorlalţi satirici v-au lipsit pînă la umilinţă.

— Nu coborî principiul în esofag, zice... Iţi place ditirambul ?

— îmi place iambul.

— „Azi porunceşte Leofil — e Leofil atotputernic,
Şi toate-s pentru Leofil, n-auzi decît de Leofil..recită Arhiloh.

— Foarte bine, zic... Curaj pe cîmpul de luptă, curaj civic, curaj în a inova poezia. Asta nu înseamnă că nu-1 iubesc deopotrivă şi pe Simonides din Kos. Nu ajung în insula Kos, dar...

— Ce slavă vrei să vîri în epinikiile tale ?

— Deocamdată cînt slava sportivă a lui *Hai-Hui 2.*

— Cam firavă.

— Pe măsura celor 7 metri 40 de centimetri lungime peste tot şi a sărăciei.

—
— Ai vrea să devii imnograf ca Simonides ca să-ti ameliorezi condiţia ?
— N-am har pentru ditirambi, Arhiloh. Ţi-am mai spus-o. Nici burtă să-mi încapă pomenile. Nu vezi ? Croaziera asta m-a ogîrjit de tot. Carturi peste carturi. Pe urmă
loviturile neaşteptate de vînt. Furtunile voastre iscate din senin.
— Erai prevenit !... Chiar dacă te rezumai să-l citeşti numai pe plictisitorul Homer.
— Pe Homer, enciclopedicul... Eşti şi invidios în afară de toate celelalte.
— Poate ! Altceva ?
— încerc să înţeleg.
— Ce ?
— Totul ! Pe tine şi Părosul natal. Pe Sapho şi Lesbosul. Panelenismul lui Homer şi pe al lui Simonides, democraţia şi tirania, spiritul de cetate şi imensul orgoliu al fiecărui şef de clan, această zeiască mare a zeilor voştri tutelari, Salamina şi Thermopyle, Sparta şi Atena...
— Destul, zice... Vino 5 grade în babord. înşiri înţelesuri în loc să le deşiri. Stărui să ajungi în Chios ? Actul seamănă a idolatrie. Printre altele, ai să vezi un pietroi ca toate pietroaiele pe care localnicii o să ţi-1 preaslăvească,
spunîndu-ţi că pe el stătea Homer cînd îşi catehiza învăţăceii. Boala asta a didacticismului moralizator este la fel de vie la voi, ca şi la noi. Apropozito... Ai văzut că m-au scos din manuale ?
— Eşti incomod.
— Sînt încă incomod pentru prostia sacralizată. Altceva ?
— Strîmtoarea asta şi vîntul ăsta puturos...
— încă o dovadă că povestea lui Odiseu nu este o invenţie.
— Tu ai spus-o, strig bucuros că însuşi Arhiloh a recunoscut imensa documentare pe viu a bătrînuiui şi ne-
muritorului aed.
— Adevărul !... Ce strugure acru !... Am fost simplu oştean, nu maior ca tine ; dar constat cu tristeţe că voi, cei de astăzi, aţi abandonat iambul şi troheul în favoarea ditirambului. Vorbeai de sărăcia ta. De aici porneşte. Satură-te cu slava din enkomion, dacă iambii te lasă

— flămînd. Te salut. Intru de santinelă. Trebuie să-mi lus-
truiesc armele şi scutul. Nu zîmbi. Ştiu la ce face aluzie zîmbetul tău. La scutul pe care l-am pierdut pe cînd mă fugăreau cei din Naxos. Mai bine un Arhiloh fără scut, decît un Arhiloh pe scut. Nu sînt spartan... Ţi-am folosit la ceva ?

— Mai întrebi ?

— Fii atent. Aigaion Pelagos este o mare a spaimei...' Te las ! Bun cart înainte şi vînt la pupa.

— îl prefer de la travers...

Arhiloh ridică plictisit din umeri. îşi ia suliţa. Ştiu ce pîine amărîtă agoniseşte cu suliţa. La fel de amărîtă ca cea agonisită cu pana de corb. Pe urmă aud tăcerea căzută peste apele de un albastru dens şi străveziu prin care întrezăresc tărîmurile de dincolo. Cerul se umple de violet şi în tribord se ridică pieptiş coasta muntelui Mirivili. Pe faleza abruptă care precede Skala Sikaminias lumina cade orbitoare. Arhiloh stă acolo, rezemat în suliţă. Desigur este doar o iluzie, el neieşind din Cyclade decît prin poezia lui şi cîştigîndu-şl nemurirea abia după moarte. Sub coasta zimţată de piatră se vede drumeagul care uneşte satele agăţate de înălţimi : Argennos, Lepetimnos, monastirea Konstantinos, Sikaminia. Insula este plină de monastiri. Şi Arhiloh ? N-a mai rămas decît vîntul
care ne duce spre Akrotirio Korakas, un cap teşit precedat de stînci, cu apa tulbure semnalînd o întinsură. Prin
largul golfului Edremit trec spre Izmir cargouri sub pavilion turcesc. Sînt vopsite în roşu aprins... Este vremea ca skipperul să ia echea. Iată Skala Sikaminias la travers.
Un port pescăresc minuscul, în care sfîrşeşte drumul de asfalt care dublează toată coasta de est a insulei. Pe şosea
sînt 46 de kilometri pînă la Mytilene. Dacă vîntul ţine, sper să intrăm în port înainte de căderea întunericului. Cînd preia cartul, skipperul ştie că cei aproape 60 de kilometri de munţi şi cîmpii, alcătuind lăţimea insulei, trag între iaht şi briza de la mare un ecran impenetrabil şi că ceea ce velele lui *Hai-Hui 2* vor mai prinde pe coasta estică nu va fi decît un foarte slab răsuflet al munţilor, după toate legile termice în strîmoarea Mytilene
vîntul trebuind să bată ziua de la vest spre est, adică din larg spre continent. Cum influenţează regimul brizelor

cei 1.630 de kilometri patraţi de piatră şi pămînturi fertile ai insulei, rămîne de văzut.

Este ora 14.30. Dublăm cap Korakas vegheat de un far liliput. Dinspre Izmir vin în monom două iahturi turceşti, navigînd cu motorul. Cunosc apele din moment ce se aventurează foarte aproape de coastă. Este o peninsulă joasă, apoi cap Faros, apoi un golf adînc avînd în sud un al doilea cap ieşit mult în mare, Tsakmaki, mă feresc de chemarea misterioasă a ţărmului plin cu livezi de măs-lini, acolo sînt ruinele de la Paliokastro, acolo sub versantul estic al munţilor se află orăşelul Mantamados cu ceramica lui vestită, acolo se poate atît de lesne redesco-peri istoria. Fabulez. Stau la eche, Puiu răpus de oboseală doarme pe cuşeta de veghe, deci stau la eche şi fabulez. Ştiu că ardenta Sapho fusese urîţică, pasiunea ei pentru colegienele pe care le instruia întru arte face încă să plutească un ce inefabil peste livezile de măslin şi crîngu-rile cu tamarişti negri, un ce inefabil, vag concupiscent, de o voluptate subtilă şi rafinată, după-amiaza se umple de culori palide, echivoce, plin de o infinită graţie şi ştiu că nu voi auzi acordurile poemelor saphice decît atunci cînd se va lăsa noaptea şi luceafărul va veni la întîlnire sclipind compliCe în întunericul uleios. Plutim ca-n vis cu murele în tribord şi 5 noduri pe loch. Briza pare să rămînă constantă. Coborîm spre sud-sud-est dublînd Akrotirio Tsakmaki. In golf bărci de pescuit. în babord strîmtoarea şi, desenaţi cu violet, munţii din Mikra Asia. Asia Mică. Vechea Eolidă. Este o singurătate deplină, macerată dulce în lumina violacee reflectată de munţi. Clipa se dilată, absorbind timpul într-o perfectă uitare de sine. Coasta dantelată se scurge lent în tribord, dînd sens mişcării. Apare în prova Nissi Tokmakia, miniarhipelag de insule pleşuve. îmi cenzurez din nou tentaţia de a intra între insule şi coasta care se arcuieşte spre interior formînd Ormos Makri Gialos, adică golful Makri Gialos în fundul căruia se zăreşte portul Aspropotamos. Este o boare străvezie de pîclă, în golf sînt bărci şi iahturi la pescuit, insulele, doar ghebe de piatră şi pămînt arid, merită să fie văzute de musul care este trezit fără milă, apoi se face ora 16.45 şi briza abia-şi mai trage sufletul...

Skipperul osteneşte să noteze în „Caietul de cart“ tot ce î se pare important pentru cei care-1 vor urma pe acest drum egeean. Adică faptul că briza se vede vălurind

marea la două mile în babord, că acolo s-ar afla condiţii mai bune de navigaţie decît sub ecranul 'insulei, dar că ceea ce s-ar cîştiga în viteză s-ar pierde ca peisaj şi cunoaştere, atîta cunoaştere cîtă poate fi agonisită dublînd o coastă cu 1 nod şi explorînd-o avid prin binoclu. Skipperul îşi dă seama cu o disperare acră de imposibilitatea de a se asimila dincolo de o comunicabilitate la nivelul intelectului. De faptul că puntea pe care-o aruncă spre Lesbos este una fragilă, mai mult lirică şi că retrăirea istoriei nu-i asigură decît vag contactul cu esenţialul şi cotidianul. Croaziera cu vele nu este mijlocul cel mai fericit pentru a redescoperi lumea. Mai întotdeauna lumea rămîne dincolo de portul de escală, adînc în interiorul continentelor, porturile fiind mai adesea un fel de federaţie mondială în care specificul naţional cedează teren în favoarea unui specific portuar, unde numai ochiul foarte atent poate detecta coloritul acela unic, sonul unic care individualizează şi narează povestea locului cu tot ceea ce particularizează şi esenţializează. Oricum, limitele skipperului sînt lamentabile. Şi-atunci ?... Lecţia se învaţă bine şi dublînd Lesbos la cîteva cabluri. Lesbosul, o insulă de numai 1.630 kilometri patraţi care-a stat secole sub bizantini, cruciaţi, piraţi, veneţieni, genovezi şi turci. O întreagă „internaţională*[1] dotată cu nave, tunuri, săbii,,, spînzurători, camere de tortură, inchiziţie. Ei şi ? Secolele au trecut, „Internaţionala[11] colonialistă s-a surpat. Lesbosul modern s-a întors la originea lui primordială, rămînînd în exclusivitate al lumii elenice.

Ora 17.00. Ne dublează din pupa ferry-boat-ul *Mytilene* sub pavilion elen. Este foarte înalt, cu bordurile piturate în albastru, puţinii pasageri de pe punte ne fac semne amicale şi Puiu îl urmăreşte atent prin binoclu să vadă în ce punct al coastei virează spre Mytilene. Harta bordului ne joacă feste. Trebuie să ai multă imaginaţie pentru a ridica la valoarea lxl contururile reprezentate pe hartă la scara 1 x 500.000. Este o pauză de vînt, după care briza se roteşte uşor spre V. NV. Puiu tangonează genovezul 2. Cu velele în foarfecă, viteza creşte la 5 noduri. Lăsăm în tribord insuliţa Kydonas, apoi micile

*6
2

porturi Neon Kidonion şi Mistegnon. Coasta se danteleează capricios. Starea de exod liric ia sfîrşit. Spre orele 20.00 lumina trece printr-o criză, ca şi cînd munţii acum violeţi ar avea capacitatea să absoarbă culorile violente, dematerializînd-o. Munţii, golfurile, cîmpia plutesc într-un vag care îndulceşte contururile. Se presimt metamorfozele sudului. Altfel este lumina la noi. Cînd violentă, cînd suavă, dispunînd de toată gama coloristică într-o infinitate de nuanţe, degradeuri şi combinaţii, stăpîneşte şi vitalizează universul, hrăneşte anotimpurile, le dă culoare şi parfum ; alta de la ceas la ceas, risipeşte monotonia cromatică, infuzînd optimism şi veselie. Lumina de-acasă, iată un lucru după care prea rar am tînjit. Numai drumurile spre Nord sau spre Sud mă fac să-i simt lipsa şi mâ izolează într-un spaţiu cromatic căruia mă adaptez numai greu şi deliberat. La 20.10 cade vîntul. Rămîne doar o adiere, care ajutată de curent ne scurge uşor spre Agios Georgios, o mică insulă care preced s capul Machera. Ruinele sumbre ale unei cetăţi. Un golf vegheat de o insulă stîncoasă, aglomerare de case, un fel de instalaţii petrolifere, localitatea Panag'iouda, iahturi la ancoră, senzaţia că o acostare este mai mult decît riscantă, dublăm capul Karatepe şi cădem în prima capcană pe care ne-o întinde Mytilene. Adică avem în prova un golf adine prin care se intră printr-o pasă destul de largă. Oraşul care mărgineşte golful este Mytilene. Nici o îndoială. Golful este dominat de o peninsulă stîncoasă, înaltă, încununată de zidurile puternice şi cvasiintacte ale unei cetăţi masive. Pe capul peninsulei, un far. Skipperului îi este limpede că nu acest port este portul principal al insulei. Cîteva bărci şi pescadoare stau la ancoră, ceea ce demonstrează că fundul nu este prea adînc. Este ora 21 şi se face întuneric. Apucasem să dublăm capul cu farul şi cetatea, apucasem să vedem un fel de epavă înfiptă direct în coastă pe direcţia farului şi comentasem absurditatea comandantului care putuse pintena atît de neîndemînatec faleza stîncoasă, pe urmă întunericul obturase detaliile, stîncile hidoase care

dublează coasta dispăruseră sub tuşul nopţii şi dintr-odată se aprind luminile aducînd la bord cea mai lamentabilă confuzie. Skipperul aşteptase aprinderea luminilor ca pe un har al pămîntului. Instalat prudent în rada portului, îşi face un calcul de intrare absolut elementar. Acolo unde intrase ferry-boat-ul *Mytilene,* poate intra şi iahtul *Hai-Hui 2.* Tot acolo intră probabil cargourile care încarcă şi descarcă mărfuri generale, pescadoarele şi multele tipuri . de nave comerciale care leagă insula de metropolă. Ca oricare port de pe pămînt, mai ales ca port insular, Mytilene va fi avînd o pasă balisată convenabil, un acvatoriu, cheuri iluminate şi tot tacîmul cuvenit ca să uşureze intrarea de noapte a navelor. Deocamdată se pare că grecii contemporani au moştenit de la cei vechi pasiunea iluminaţiilor neregulamentare. Oraşul aşezat în pantă scursă spre port ne prezintă salbele de lumini etajate ale străzilor, lucru pe care-1 distingem cu claritate. Cu prova pe coastă, lăsînd în prova' tribord Mytilene, vedem cunoscutele grupuri de lumini ale periferiilor, ale extravilanului, ale unor localităţi înşirate spre capătul sudic al insulei. Paralel cu coasta, dublînd-o foarte aproape, o şosea pe care aleargă automobile, Paralel cu şoseaua, un balisaj în toată regula format din grupuri de lumini galbene, avînd la capătul dinspre mar^Ţ plantate parcă în mare, patru lumini albe închipuind o pasă. în prelungirea acesteia, **două,** cîte **două,** lumini albe **conducînd** spre un acvatoriu invizibil. **Înfiptă** în oraş, într-o **poziţie** cel puţin **ciudată faţă** de conturul coastei, o lumină verde, indicînd în limbajul paselor, unul din punctele intrării. Dar unde este pandantul obligatoriu, lumina roşie, indicînd celălalt punct al intrării ? Mister. Să reluăm Investigaţia. Undeva în pupa noastră s-a ridicat vîntul. Este timpul să intrăm în port. Presupusa pasă lungă de cel puţin două mile, **balisată** cu grupuri de lumini galbene şi albe se află, spre stupoarea skipperului, în spatele şoselii, anulînd orice supoziţie legată de o intrare în port. Fost pilot, skipperul n-a gîndit o clipă că balisaj ul acela **putea** fi al unei **piste** de decolare şi aterizare. Pe harta lui, între coastă şi muntele care-o dublează nu se află loc pentru o pistă şi un aerodrom. De fapt balisajul marchează latura dinspre

mare a aerodromului. în tribord, spre cetatea recunoscută
pe lumină, o centură de asfalt filată de automobile şi grupuri de lumini albe închipuind o pasă. Mai spre oraş o baterie de proiectoare iluminînd o clădire semănînd cu o căpitănie modernă şi capătul unui dig, apoi altă clădire

rectangulară care se oglindeşte în apă. Luminile albe conduc parcă spre lumina verde. „Aşa o fi în Lesbos ?“, îşi spune skipperul şi hotărăşte să tatoneze „pasa“ din tribord, ca fiind cea mai apropiată. Puiu coboară şi asigură genovezul, scoate ancora de la post, pregătind-o pentru fundarisire după care — încercarea încercărilor — porneşte motorul. Motorul demarează „la sfoară“. Lăsat la „încet înainte", ne asigură manevra. Musul trece la prova în observare. Ne apropiem uşor de „pasa“ din tribord.

— O şosea, strigă musul.

— Văzut !

Pe toţi zeii ! Ceea ce de pe mare păreau a fi luminile unei pase (desigur neregulamentare mai ales pentru nişte insulari foşti şi actuali mari navigatori) nu erau văzute din aproape decît banalele lampadare urbane care luminau sinistru stîncile coastei. Banda tribord. Rondou larg, tangentînd locul iluminat puternic de bateria proiectoarelor. Minune. Insularii cunosc taina levitaţiei. A umblatului pe ape. Proiectate pe fundalul cu lumini al oraşului, se zăresc siluetele perechilor ieşite la plimbare pe un dig care intră în mare. Evrica ! Am descoperit digul. Urmează să găsim pasa. Deci să dublăm acest dig solid pe care îşi fac plimbarea romantică perechile de îndrăgostiţi şi... bicicliştii. întuneric de smoală pe mare. Lumini paşnice chemînd la odihnă dincolo de dig. Iată că digul sfîrşeşte printr-o clădire rotundă, ceva intermediar între un turn de pilotaj şi un restaurant pustiu, neiluminat. Deci, un punct terminus.

— Să ne legăm la turn, pînă ne dumirim, zice skipperul.

— Stînci mari în prova, strigă musul.

Cîrma banda. Chestiunea devine ridicolă. Sîntem dincoace de acvatoriu, se văd luminile de poziţie ale unor nave legate la cheiul interior, dublăm digul **şi** nu găsim pasa. Orice raţionament cît de simplu conduce la concluzia că, nefiind în mijlocul digului, pasa trebuie să fie la una **din** extremităţi. Pînă una, alta, să fundarisim ancora. Poate vine vreo ambarcaţiune din larg.

— Funda !

— Funda !

—

Puiu aruncă ancora. Ne pregătisem pentru fundurile egeene, adinei, musul legase două ,,chei“ de parîmă, ceea ce ne dăduseră 50 de metri buni şi...

— Ancora nu atinge fundul, spune musul laconic.

Este ceva să tragi la bord o ancoră de 25 kilograme şi 50 de metri de parîmă udă. Şicanele astea ne îndîrjesc. Motor. Tur larg de port. De zece ori ridicol. La cîţiva metri de turnul acela insolit, pustiu şi neluminat, găsim pasa de intrare în acvatoriul nou. Taca-taca-taca. Din larg şi din noapte vine o barcă pescărească cu năvoadele strînse la mijloc. Rugăm pescarul solitar să ne arate molul pentru iahturi. Bărbosul (în afară de motorul Diesel, plasele din fir sintetic şi pitura bărcii, ce s-a schimbat în esenţă de la eolieni la pescar ? se întreabă skipperul) ne cere parîmă, musul îi dă barbeta şi, cu motorul la relanti, ţinem iahtul în siajul bărcii pescăreşti. Este un acvatoriu larg cu pescadoare şi minicargouri legate la cheuri, apoi este o nouă pasă, iată şi afurisitele lumini roşie şi verde, care balisează intrarea în vechiul port, cel ales de eolieni ca punct terminus al m.igraţieV'şi loc pe care să-şi dureze noua aşezare. Confuzia noastră se explică. Aici portul se află în oraş şi oraşul în port. Golful pătrunde în uscat, intrăm, în babord un local de unde vin valuri de muzică, în tribord bateria de proiectoare, nave, în prova un cheu înalt, un cargo legat cu -babordul, un mic spaţiu liber, apoi două iahturi legate cu pupa, o piaţă, o statuie, cîţiva tineri, cîteva clădiri hirsute cu tencuielile roase de pegră, în stilul sumbru dinaintea primului război mondial, un val de miresme şi odori necunoscute, pescarul molează remorca şi foarte lent, precaut, iată-ne, atingem cu prova cheul portului Mytilene. Poliţistul care ne preia barbeta este îmbrăcat în alb, anunţă prin radio-ul portativ sosirea iahtului sub pavilion românesc, apoi ne spune în engleză să ne culcăm liniştiţi, formele făcîndu-se mîine dimineaţă la orele opt... Automobile silenţioase. Perechi pe motociclete Honda mitraliind pacea nocturnă cu eşapamentele. Un orăşel bimilenar coborînd în port pe stradele abrupte, hanul

Voliei trebuie să fie dincolo de Agios Georgios şi în mod sigur, aici, unde ne-am legat noi, a avut loc pseudo-aborda-
jul dintre caicul *Iskenderun* şi zvelta corabie comandată de
Radu Nanu Păcurar ; întîmplare la care participasem în

anul 1595 pe la sfîrşitul lui mai, cu cel puţin tot atîta zel ca cel pe care-1 depun ajutîndu-mi musul să întoarcă iahtul pe ancoră, spre a veni la cheu cu pupa. Timpul ? Care timp ? ! *Forma fundamentală a materiei în mişcare exprimînd simultaneitatea şi coordonarea succesivă, legică a evenimentelor obiective* ?... Definiţia savantă subliniază că se deosebeşte de celelalte măsuri fundamentale prin caracterul lui ireversibil. Ireversibil ?... Ridicol ! Sînt departe de a fi un Matusalem, n-am forţa de a mă reîncarna acolo unde o doresc şi totuşi, am fost aici cînd Sapho a primit versurile lui Alceu :

„Cununi de viorele-n plete
cu pur şi dulce zîmbet...“

Aici cînd, cu mult înainte de Alceu şi Sapho, aheenii îşi făcuseră o bază navală — nu ştiu dacă pentru a ataca Troia, Tenedosul fiind mult mai la îndemînă — dar oricum, i-am văzut trăgîndu-şi corăbiile pe uscat, călăfătuindu-le, am stat la focurile lor. Şi am băgat de seamă că pofta de şedinţe interminabile este un viciu cu totul străvechi, venind de la elenii cu „frumoase pulpare de-aramă“. Am acostat aici în 1590, cum o atest în *Corsarul* şi iată-mă revenind în această plină de mister noapte de iunie. Pot rememora fiecare amănunt al trecerilor mele prin Mytilene. Ce facem cu definiţia savantă a timpului ? Homer n-a fost contemporan cu războiul Troiei ; dar războiul Troiei există peste milenii prin el. Alchimia reversibilităţii timpului este ■secretul şi harul homerizilor. Cargoul din babord ne domină sumbru. Nici o mişcare la babord. Primul iaht din tribord este un 8 metri sub pavilion austriac. Al doilea este un ketch olandez de 13 metrii. Iată că sudul egeean şi exercită fascinaţia pînă şi asupra celor din centrul Europei, terieni prin însăşi condiţia lor geografică. De la terasa-restaurant curg peste apele uleioase ale portului dulci sunete

de
ţiteră, peste care se suprapun cacofoniile unui hîrîit mecanic reprezentând importul de muzică, în această insulă creatoare de muzică...

Apoi se face linişte.

Apoi cade peste port o boare celestă şi aud pe asfalt dulcele sunet al sandalelor ei, lira îngemănîndu-şi sonurile

cu glasul izvoi'ît de pretutindeni : din mare şi cer, din frea-
mătul palmierilor şi al portocalilor, din somnul oraşului :

„Adu-ţi aminte de toate
Clipele dulci petrecute-mpreună.
Cîte cununi de viorele,
De trandafiri şi de salvie
N-ai potrivit lîngă mine şezînd şi...“

...înaltă,

cu păr în sălbatecă coamă mai neagră decît întunericul
nopţii, trecătoarea întîrziată dublează cheul, învăluită în mîngîietoarele falduri ale rochiei de mătase imprimată.

Cucernică în solitudine şi grăbită.

— Poate vine de la discotecă, spune musul.

— N-a fost ea, zice skipperul şi ascultă indiferent sunetul tocurilor înalte pe asfaltul fierbinte.

...Spre deosebire de celelalte măsuri fundamentale, tim-
pul are caracter ireversibil, spun savanţii.

Dar dacă totuşi'?...

ESCALĂ LA MYTILENE

Marţi 28 iunie abia facem ochi şi la cheu sînt prezente autorităţile : un subofiţer din poliţia turistică şi vameşul. Prudenţi, aranjasem interiorul să~i putem primi
la bord. în timpul escalelor skipperul doarme pe cuşeta de
veghe şi coproprietarul pe cuşeta din babord, care. a fost
prelungită astfel ca, lucrîndu-se la masa de navigaţie, ocupantul ei să nu fie deranjat. Autorităţile trebuie să treacă proba sportivă de rigoare, adică să facă echilibristică, sărind de pe cheul foarte înalt pe puntea pupa.

Mytilene este un port autorizat de intrare în Grecia în care se eliberează acel *Transit Log for Greek Ports Of* Caii,
cheia pentru porturile greceşti care se păstrează la iaht, se arată la toate căpităniile, dar nu se predă decît la ultima

căpitănie de unde iahtul va părăsi apele elene. Cei doi re-
prezentanţi ai autorităţilor, proaspăt bărbieriţi, politicoşi, poliţistul în alb, vameşul în gri, refuză un „drink" mati-
nal, examinează riguros documentele de bord, păstrează „Lista de echipaj" şi, cu minuţie, trecem să redactăm de-
, claraţia vamală în care înscriem totul, de la alimente la *f.* radio-casetofon şi aparatul foto. *Transit Log-ul* se va eli-
bera de căpitănie la orele 10. — Cînd vrem să plecăm şi unde ? — Spre amiază la Chios ! — Perfect ! Trebuie mers
la poliţia turistică, după ce se plătesc 65 de drahme la Banca Greciei... Cu asta formalităţile iau sfîrşit şi putem debarca...

Desigur, un eufemism.

Musul îşi ia toate atribuţiile de secund. Adică elegant, bărbierit la sînge, îşi garniseşte geanta cu documentele ne-
cesare (iarăşi paşapoartele, listele de echipaj şi, desigur, „Jurnalul de bord" pentru a fi ştampilat) şi, foarte grav,
' părăseşte iahtul. După spusele poliţistului, toate instituţiile
de care avem nevoie sînt foarte aproape una de alta. En-
igleza secundului face minuni. Bag de seamă că de cele mai
multe ori engleza lui este mult mai substanţială decît a ma-
fjorităţii celor cu care a intrat în relaţii „de serviciu". Deo-
f camdată este numai ora 08,45, dar căldura a devenit to-
Iridă, lumina seacă a zilei a ucis farmecul şi dubitativul, in-
certitudinile şi memoria nopţii. Skipperul îşi calculează
' elementele de navigaţie care-1 vor conduce în Chios. Ca să
[cunoşti Lesbos, măcar din fuga autobuzului, este nevoie de
Icîteva zile şi de un fond substanţial de care vistieria lui *Mai-Hui 2* nu dispune deocamdată. Vecinul nostru, olan-
dezul, are la bord o motoretă pentru a deveni mobil şi independent. Dacă ne trecea prin minte, cumpăram două
biciclete „Pegas", demontabile. Ori măcar una singură. In
.concluzie, ne vom permite o croazieră terestră însumînd

spaţiile pe care le vom putea acoperi cu piciorul. Este sin-
gura modalitate de a cunoaşte realitatea de aproape. Să ne
elegantisim, să pregătim aparatul de fotografiat, să venti-
lăm iahtul (iată că nu sînt muşte, nici alte gîngănii stupide
şi enervante) şi să privim puţintel^viaţa cheului. Piaţa din
pupa este stăpînită modest de o statuie modestă, poate a
sfintei Fecioare, cioplită parcă în cretă... în pupa tribord
este un „Terminal" de autobuze. Cam hodorogite$_5$ pline de

II praf dens, susnumitele circulă probabil în toată insula. Iată că apare un camion plin vîrf cu lubeniţe. Nu ştiu dacă este chiar al producătorului sau al unui intermediar, dar ca la o telecomandă (probabil se ştie exact ora sosirii care se respectă sub sancţiunea pierderilor financiare suportate de cel care întîrzie) apar tot felul de hipo şi auto mobile, de la cotigă la camionul cu un cal, la motocicleta utilitară şi autofurgonetă. Hipo şi auto mobilele se alinie, pepenii verzi se trec din mînă în mînă direct pe cîntar ; se încarcă jrapid în mijloacele de transport ale comercianţilor, acestea iau calea spre prăvăliile din Agora, clienţii pentru o singură lubeniţă sînt serviţi rapid şi peste rînd, chestiunea se termină într-o jumătate de ceas pînă cînd se prezintă la bord secundul, radiind bucuria misiunii îndeplinite :

— Gata ! Putem debarca !

Ce greu acordau grecii antici dreptul de cetăţenie.

Skipperul tocmai rînduise „Jurnalul de bord“, cercetînd ştampila pusă după ce secundul argumentase necesitatea actului, cînd la cheu se prezintă simpaticul poliţist, stînjenît vădit. '

— Trebuie să mergem împreună, adică tot echipajul, la poliţia turistică, nu este vina lui, a primit ordin să ne conducă.

— Hm, mîrîie skipperul ...Seamănă cu a fi escortaţi. Nu are rost să-l sfîrtece pe executant cu privirea, nici să-i arate mutra fălcoasă şi fioroasă, prevestitoare de furtună.

Să mergem deci şi să vedem ce nevoie este de acest tratament diferenţiat, ca să nu-i spunem nepreferenţial. Deocamdată, din mărunţişul rămas de la schimbarea dolarilor (1 dolar S.U.A. = 87 drahme greceşti) Puiu, care gestionează tezaurul, cumpără două pliante *Lesbos carte geographique et touristique* fără preţ imprimat, vînzîndu-se la liberul arbitru al librarului. Ca în majoritatea porturilor

lumii, acvatoriul este dublat de un cheu-esplanadă, care aici poartă numele Pavlou Kountouriotou. Latura de est a străzii-cheu este înţesată cu magazine pentru turişti. Automobile, faitoane, camionete, parasolare acoperind trotuarul, stive de lăzi cu răcoritoare, băieţii de prăvălie stropesc asfaltul, se încarcă mărfuri, se descarcă mărfuri, strada este vie, trepidantă, colorată şi-i aminteşte skipperului ceva din Bucureştii copilăriei.

—

Poliţia turistică se află pe coasta acvatoriului nou. Nimic deosebit. Sîntem trimişi la un fel de Oficiu de turism ultramodern, fotolii negre, spaţioase, din imitaţie de piele şi inox, ventilatoare şi domn brunet, elegant, care-1 ia în unghii pe bietul poliţist. Nu aici. La Căpitănia portului. Alături. Gang, un smochin nu se ştie cum crescut din piatră, pereţi daţi cu ulei, oameni în uniforme albe, da, sîntem români, cu ce ocazie (skipperul abia se stăpîneşte : ocazia ? un comando cu care vrea să cucerească Lesbosul), dacă există documente ale iahtului, da, există „Carnetul de ambarcaţie“, ce lungime, ce tonaj brut, ce tonaj netto, ce lăţime, mulţumesc. Cum, pentru asta, toată povestea ? Tînărul în albul marinei, bluză cu mîneci scurte, trese de locotenent, din fir cu ochiul lui Nelson, poartă ochelari cu rama de aur, răspunde candid : — Da, atît ! — Dar *Transit Log*-ul ?

— M-da, *Transit Log-ul* ! Poftiţi alături.

Poftim alături, alt tînăr care caută prin registre, un bărbat în uniformă kaki, circumspect, în sfîrşit, se completează *Transit Log-ul,* skipperul semnează şi : *Good bye !* după ce skipperul spune că-1 va preda la Volissos, în Chios şi cei de acolo nu sînt de acord că există Volissos. Cum naiba să nu existe ?• Acolo Homer... la dracu cu obsesiile mele, Volissos este în munte şi nu are un port autorizat să primească *Transit Log*-urile unor skipperi atemporali.

De data asta sîntem liberi cu adevărat. în plus, înarmaţi cu planul insulei, istoricul ei şi, deopotrivă, cu planul oraşului. îi propun secundului un tur de oraş care să se 'sfîrşească sus, în cetatea genovezo-otomană ,,Frourio“. Propunerea este primită cu entuziasm cenzurat de căldura zăpuşitoare. Ne întoarcem la punctul unde este legat iahtul, de unde debuşăm pe artera comercială a portului, adică printr-o stradelă lungă de cîţiva zeci de paşi intrăm în plin

Kentriki Agora sau Piaţa Centrală. De fapt o stradelă, aici în oraşul vechi este vorba mai mult de stradele şi uliţe
pitoreşti cu magazinele îndesate unele în altele, avînd măr-
furile agăţate de parasolare sau expuse pe tarabe şi raf-
turi exterioare, în ganguri şi vitrine, totul într-un calei-
doscop de bazar, abundent pînă la ameţeală, caleidoscop

care, urmărit cu ochi atent îşi dezvăluie raţiunea şi orga-
nizarea venite din vremea isnafurilor, a breslelor. Mar-
chitanii, orfăurarii, băcanii, scaunele măcelarilor, olarii,
tîmplarii, nu de-a valma, fiecare cu vadul tradiţional, îmbo-
găţite vadurile cu negustorii de muzică (benzi cu vedetele
şi şlagărele zilei, vedetele zîmbind fotogenic de pe ambala-
jele cochete şi policolore, discuri, casetofoane, combine, in-
stalaţii stereo, pick-up-uri), cu negustorii de aparataj elec-
tric ; vitrine, lume înghesuită, un insular din interior, ţăran
cu pantaloni-şalvar din dimie neagră, brîu, un fel de
turban, ilic, ţinînd de frîu un măgar înşeuat cu şa din
lemn ; aur în bijuterii, aur în inele, aur în cercei şi broşe,
mobile din stejar lustruit, tomate, pepeni, salte, morcovi,
totul proaspăt, tmde naiba se află grădinăriile astea gene-
roase pe insula de piatră ; fructe, corcoduşe cît prunele sau
mai mari, piersici, ce repede a venit vara în Lesbos, flori
colorate intens, pe stradă se poartă negrul, femeile sînt în
negru, ori în blugi ; insularii austeri, strada colorată cu
turişti, mai ales nordici, blonzi, bărboşi, în pantaloni scuţi,
arătînd picioare piloase, tăpălăgind în sandale sau în şosete,
unii cu rucsacuri gigant în spinare, ele bronzate, cu părul
alburiu, majoritatea purtînd ochetari, apoi călugări, foarte
mulţi călugări aidoma călugărilor noştri, în rantii negre, cu
potcapuri negre, avînd părul împletit în cozi, prosperi. Sfîn-
tul Munte este dincolo de mare, nu prea departe de insule.
Monastirile s-au cuibărit între steiuri în solitudine şi aus-
teritate. Ortodoxia a fost unul din liantele lumii balcanice.
Pe urmă au fost vodă Alexandru Ioan Cuza şi sfetnicul său

Mihail Kogălniceanu şi secularizarea averilor monastireşti;
dar asta este altă. istorie, aşa că trecem pe lîngă hotel „Sapho“, dublăm Banca Naţională a Greciei, ne umplem de
pudoare depăşind hotel „Lesbion“, salutăm Primăria şi de
pe soclul gardului din fier forjat skipperul în ţinuta albă de iahting este salutat solemn, milităreşte, de un puşti bu-
călat, oricum preşcolar, căruia îi răspunde la fel de solemn,
milităreşte. Stradela Odos Ermou sfîrşeşte într-o piaţetă de
unde porneşte spre Stadion şi Nosokomio, adică spital, un bulevard larg numit Konstantinou Kavetsou. De aici în-
cepe oraşul nou, cu vile şi blocuri, cu magazine spaţioase şi
supermagazine. Facem o escală la un magazin care vinde
automobile, motociclete, biciclete, bărci din fibră şi o

gamă largă de motoare marine Diesel şi în doi timpi. Aşa, din curtoazie pentru motoarele marine. Apoi coborîm în parcul de lîngă prefectură. Oază cu palmieri, cutreierată dulce de briză. Oază cu trandafiri şi flori al căror nume nu-1 cunosc. Oază cu glicine şi liane unde, luîndu-ne în serios, pozăm pe rînd în Fuji-color. Se simte o pauză a naţionalului aici, în oraşul port, pauză impusă de ocupaţia otomană, adevăratul Lesbos s-a păstrat în satele nouă inaccesibile, sate în care ghidul indică biserici şi monastiri străvechi, unele datînd din secolele IX—XI, insula intrînd în ai'ia de interes a protocreştinismului. Biblioteca publică a fost ridicată în 1940 — Teatrul Municipal în 1968. Ieşim din parcul exotic şi, sub neîndurătoarea zăpuşeală a unui soare lichefiat, îmi tîrăsc secundul să-l îndop cu artă bisericească bizantină. Skipperul observase o stradelă în pantă, la sfîrşitul agorei, stradelă dominată de o biserică nouă în curtea căreia cîţiva portocali, cu crengile plecate sub povara roadelor; dădeau ansamblului un ce inedit. Localizată pe ghid, biserica trebuie să se numească Sfîntul Therapon, ridicată în secolul trecut, are foarte frumoase opere de artă bizantină, prin preajmă trebuind să se afle şi muzeul bizantin. Oraşul nou ne vorbeşte despre confort şi opulenţă, este într-un fel standardizat, nu poate oferi alte surprize în afara imaginaţiei diferenţiate de ia arhitect la arhitect ; deci să ne întoarcem la cele două milenii care fac Lesbosul. Nu fără să reîntîlnim puştiul bucălat care ne aşteptase cu toată seriozitatea spre a ne da onorul. Dacă insula are 1630 kilometri patraţi şi capitala ei 25 **000** de locuitori, care este sursa dinamicii economice, ce anume face atît de viu ritmul comercial, cine cumpără tot potopul acesta de mărfuri ? Ghidul nostru spune că economia insulei se bazează pe agricultură, creşterea animalelor,

pescuit şi industriile anexe lor. îmi pare rău că nu sînt economist. Biserica sfîntul Therafon nu spune nimic nou. Muzeul bizantin este în aceeaşi curte. Mi-ar fi plăcut să mă întorc pentru cîteva ceasuri în Bizanţ şi-n lumea lui de
odăjdii, dar n-avem timp. După cum n-avem timp să vizităm muzeul cu picturile unui foarte cunoscut pictor popular. Theophilos. Nu avem timp decît să ajungem în Chios. Totul se revoltă în skipper. Un an de pregătire la-

borioasă. Luni întregi de tensiune nervoasă ; pseudotîmplarul ; iahtul bîntuit de demonul improvizaţiilor, apoi nesfîrşitul orelor de cart, apoi două mări lăsate în siaj cu toate ale lor bune şi rele spre a atinge limanul visat şi, în clipa cînd ai *Transit Log*-ul, în clipa solemnă cînd să jertfeşti mielul alb ; iată, constaţi cu amărăciune sleită că... n-ai timp. Un kilogram de carne costă 460 de drahme, o intrare în muzeu este riscantă, benzina, apa, fructele ; iată, sîntem în Lesbos, distanţele pe insulă nu trec de 70—80 kilometri, de la un capăt la altul, am putea cerceta insula din port, am putea-o lua apostoleşte, cu merinde la noi, măcar 20 de kilometri de munte să-l facem cu piciorul ; dar pentru asta îţi trebuieşte timp. Ne resemnăm cu această superficială trecere prin Mytilene, cu această înceată peregrinare pe jos şi skipperul constată cu mînie că ceva din harul lui de turist sărac s-a blazat, că nedomolita lui curiozitate a ruginit şi că, poate zăduful, poate oboseala, îl fac să se mulţumească cu această plimbare somnolentă, bîntuită de odpri de tămîie, de carne crudă despicată cu satirele pe butucii din faţa măcelăriilor, la alegerea gospodinelor ; de peşte proaspăt şi de flori. Foarte tîrziu skipperul îşi dă seama de lipsa fondului sonor al agorei. Pe cînd bazarul este sfîrtecat de strigările negustorilor, al băieţilor de prăvălie, de larma asurzitoare, percutantă a vînzătorilor ambulanţi, amintitoare de olteni cu cobiliţele în spate care-ţi aduceau iaurtul, ori zarzavaturile, ori peştele la uşă ; aici domneşte un fel de rigoare a actului vînzare-cumpărare, o anume sobrietate. îi credeam pe insulari mai expansivi. Mai solari. Culoarea neagră a vestimentaţiei feminine cenzurează strada. Trecem pe lîngă catedrala veche, cu clopotniţa exterioară atît de tipică insulelor greceşti şi skipperul greşeşte tactic, din acelaşi laitmotiv : trecutul. Aici, materializat în Kastro, în Frourio, cetatea genovezo-otomană. Adică, în loc să treacă în Dimotiki Agora — Piaţa Municipală — şi de acolo să ajungă în Epano skala, portul văzut aseară, opus portului principal;

îl tîrăşte pe secund printr-un labirint de ulicioare care urcă spre Frourio. Case mici şi pitoreşti cu marchize, un petec de curte sau fără petec de curte, spaţiul orizontal este inexistent, vilişoare cu un smochin, sau cu boltă de viţă, totul etajat, casă din casă, curte din curte, garaje săpate sub temelii, ingeniozitate şi abilitate în a folosi fiecare centimetru patrat, pretutindeni rezervoare de apă : pe piloni, pe terase, deasupra acoperişurilor, apa, iată una din problemele-cheie în insule, apoi, spre stupefacţia noastră : capre. Capre legate lîngă cîte-un staul încropit din te miri ce, capre hălăduind pe uliţe, capre şi pisici şi olendrii înfloriţi, smochini şi, foarte rar, cîte un portocal. Este o lumină de plumb prin care urcăm pieptiş panta abruptă spre Frourio. O pădurice de pini cu rădăcinile şerpuind la suprafaţa pămîntului pietros-roşcat, sărac, spre a se înfige spre adîncuri .departe de trunchiuri. Capre care rumegă placid, culcate la umbră, privindu-ne cu ochi galbeni, somnolenţi şi indiferenţi. Capre care pasc iarba uscată, înaltă, tristă. Cetatea. Imensă. Aproape intactă. Stăpînirea otomană a ţinut aici pînă în 1912... Pustiu. Un gard de sîrmă ghimpată. Lacăte. Văd cîteva antene. Tocmai căutam un loc prin care să forţez solitudinea şi părăsirea. Antenele mă inhibă. Mai ales după periplul de dimineaţă pe la autorităţi... Vînt sec. Căldură sufocantă. Ceea ce aseară şi din mare ni se păruse a fi o epavă, nu este decît digul, ori colţul stîncos dintre plaja Tsamakia şi Fikiotripa. Se vede marea azurie printre coroanele pinilor. Nu ne învrednicim să adunăm răşină de pin spre a conserva apa din canistre.

Există zile de lapsus total. Sîntem într-o asemenea zi.

Coborîm spre port prin labirintul de ulicioare ale acestui cartier specific, numit Koulbara. O facem ţinînd la compas sudul. Bătrîne tăifăsuind pe pragurile care dau direct în ulicioară. Cîte-o maşină parcată surprinzător, în pantă de 60°. Copiii jucînd jocurile tuturor copiilor din lume. O tăcere în care ni se aud doar paşii. Petece de gră-

dină alcătuite din jardiniere şi tot felul de butoiaşe cu oleandrii sau flori, suspendate pe terasele etajate. Uli-cioare înguste umbrite de propriile lor case. Un fel de întoarcere într-un timp fără timp. Viaţa este în agora. Uliţele sînt ale copiilor, ale pisicilor şi ale bătrînelor... Sîntem transpiraţi (nu ne permitem, dintr-un respect de noi
cam vetust şi dintr-un foarte accentuat respect pentru ora-
şul gazdă, să umblăm semi-goi după moda arborată de alţi
turişti), sîntem însetaţi şi nu se ştie de ce, foarte grăbiţi. Acest „nu se ştie de ce“ este o ipocrizie. Skipperul trebuie

să fie la Bucureşti în 13 iulie. Secundul şi-a adus aminte că Floarea lui dă examenul de conducător auto în 17 iulie.
La iaht, deci. Ce se poate bea foarte rece la iahtul *Hai-hui*
2 ? Nimic. Dar un sirop cu binecuvîntata apă minerală de la maistrul Dumbravă, blagoslovit să fie !, se poate bea. După cum se poate mînca o gustare frugală, eliminîndu-se
plăcerea de a se porni furnalul fumigen pe un asemenea zăduf.

— Puiu, plecăm ?

— Plecăm.

Rar o asemenea identitate de opinii la bordul unei mici
ambarcaţii cu vele. Este ora 12,30. Lochul totalizează 2979
de mile marine. O briză fierbinte suflă din pupa babord. Deci, sus velele ! Este prea cald s-o caut pe Sapho ! Cît despre Volia, a plecat de multă vreme de aici slujindu-şi bărbatul şi prin el politica lui Mihail Vodă Viteazul. La ce bun să mă prindă înserarea în Limani, la ce bun să retră-iesc cu acea sfîşiere interioară plină de nostalgie întîm-plări pe care le-am trăit aici pînă la ardere ? Iată, ferry-boat-ul a debarcat un nou lot de turişti blonzi, în pantaloni
scurţi, atraşi de fascinanta chemare a acestui sud la răs-crucile dintre Europa, Asia şi Africa.

Puiu se trage viguros pe ancoră. Ajuns la verticala ei o smulge şi o ridică la bord. Briza umflă leneş velele colorate... Plecăm !

INUSA, STRÎMTOAREA DAMNATĂ

Marţi 28 iunie 1983, la orele 12.40 iahtul *Hai-Hui 2* iese cu velele din acvatoriul nou al portului Myti-lene, dezvăluind echipajului cauzele incertitudinilor din noaptea intrării în port. In babord se vede foarte bine coasta Asiei Mici, baia Kabacum şi, în fundul băii, locali-tatea Dikili de unde, într-una din verile care au precedat croazierele pe mare, skipperul şi secundul lui permanent, la bordul unei „Dacii“ sprinţare, viraseră spre Bergama,

vechiul Pergam, întîmplare descrisă în *Cu „Hai-Hui 2“ spre Sud.* Misterele Lesbosului nocturn se dezvăluie în tribord. Un golfuleţ la capătul sudic al căruia se află Naftikos Omilos — Clubul Nautic. Coasta este dublată de şoseaua Leoforos Eleftheriou Venizelou, avînd spre uscat stadionul şi cartierul Chrissomaloussa, vile semănate pe începutul de pantă, grădini largi, mari spaţii abia parcelate. Dacă pe planul oraşului, Chrissomaloussa apare ca un cartier, pe harta insulei apare ca o localitate extravilană. De pe mare nu ai sentimentul exact al individualizării acestor mici localităţi, cîteva zeci de vilişoare semănate în poala înălţimilor care taie pe lung peninsula dintre mare şi Kolpos Geras, golful Geras.

Deci la sud-est de Mytilene insula se sfîrşeşte printr-o peninsulă lungă de '7 Mm avînd în lungul coastei o şosea de asfalt care duce spre capătul ei la mînăstirea Agios Georgios, de unde asfaltul se termină, nu şi drumul, care tiveşte peninsula, ocoleşte crestele abrupte ale înălţimilor aşezate pe lung în chiar mijlocul peninsulei şi se duce la Loutra. Pe acest drum este o mare foială de auto-basculante care transportă un pămînt gălbui escavat dintr-o rană adîncă a dealului Amali. Este Varia, un tîrguşor înecat în verdeaţă, sînt cîteva hoteluri, este o localitate estivală Neapolis, unde se încropesc plaje, parcări, evident turismul de-abia se înfiripă ca industrie, sînt ruinele de la Paleochristianiki, apoi Aerodromio. Adică turnul de control şi o aerogară cochetă, pista între şosea şi înălţimi, Aerodromio care primeşte zilnic patru curse, deci patru aterizări şi patru decolări — asistăm la tot programul de zbor şi dacă aseară skipperul ar fi fost mai atent şi ar fi avut o lumină onorabilă la masa de navigaţie, ar fi depistat pe harta lui 1 : 500.000 un Aero R.Fr. (aeroradiofar) care i-ar fi dat de gîndit. Dacă s-ar vedea o urmă de cheu ori de debarcader la Varia, am debarca să vizităm muzeul Theophilos.

Se întîmplă cum s-a întîmplat ieri după-masă ca briza să fie mult în largul strîmtorii şi aici, în apropierea uscatu-

lui şi sub ecranul înălţimilor să nu întîlnim decît un suflu de vînt în agonie. Dar ceva din Lesbos tot trebuie să vedem, chiar dacă am sta în derivă pe lîngă coastă. în cabină termometrul indică -f-31°C la orele 14,30. începem să

consumăm apă. Bărci pneumatice sau din fibră, avînd motoare puternice, vin de la uscat să ne salute, avînd la bord perechi foarte tinere, probabil liceeni în ultimele clase. Cu cît ne apropiem de extremitatea sudică a insulei, Cap Maleas sau Agrilia, cu atît intrăm mai adînc în zona malefică, dominată de fenomene previzibile, neglijate deliberat întru plăcerea turismului. Adică contracurentul şi vîntul turbionar, ca efect al brizei de la larg, al înălţimilor abrupte şi al sucţiunii exercitată de panta de sub vînt. Drept urmare a ghiveciului de mai sus, la ora 15.25 începe un joc stupid pe care-1 joci numai dacă ai nervii tari. Adică vrei să dublezi cap Maleas, cîştigînd un strop de viteză prin transformarea genovezului în balon. Iahtul începe să lase în pupa un siaj promiţător, fără ca lochul să se deranjeze. Deci viteză mult sub un nod. Ajuns la travers de Agios Georgios, o combinaţie nefastă de vînt şi curent răsuceşte prova de 180° şi iahtul face cale întoarsă spre Kratigos. Desigur, există soluţia de a pune prova pe Asia Mică şi a ieşi în drumul vizibil vălurit al brizei. Sau soluţia, soluţiilor : motorul. Motorul pentru 15 minute de mar/ş. Dar benzina costă aici litrul şi dolarul, avem nevoie de ea pentru cine ştie ce situaţie limită şi în orice caz pentru a urca Dardanelele pînă la Canakkaie cel puţin... Răbdare. Să mai încercăm odată. Şi încă odată. Şi iarăşi de la început. Voltă. Iarăşi voltă. Este amuzant să-ţi faci vînt pînă aproape de capătul insulei şi, ajuns acolo cu sufletul la gură, cineva să-ţi înhaţe prova şi dintr-o singură mişcare să ţi-o răsucească, ca mai apoi să te învîrtă stupid într-un cerc larg şi lent, timp în care observi că peste tot la uscat lucrul a luat sfîrşit la orele 16.00 ; autobasculantele au încetat să mai scoată de sub roţi nori de praf gălbui şi plaja, amenajată între şosea şi mare, începe să primească lume, în mod economic, fără nici un fel de explozie demografică. Ferry-boat-ul care se îndreaptă spre Pireu ne vede în dificultate şi schimbă de drum.

Jocul continuă pînă la 16.50 cînd o pală de vînt scă-

pată după cap Maleas ne împinge dincolo de insulă, spre larg. De aici avem 48 de mile pînă în portul Chios, adică 16 ore de navigaţie la viteza estimată de 3 noduri, ceea ce
înseamnă să ne legăm la noul cheu mîine pînă la amiază.
S-o creadă cine vrea. Skipperul începe să fie ros pînă la

măduvă de capriciile acestor mări din estul continentului.

Cunoaştem povestea.

Deocamdată este o pauză de sens în care echipajul dă nas în nas cu grandoarea şi măreţia suverană a naturii acestui colţ de lume. Adică peste mare, venind din cer, se cerne o lumină vag albăstruie, imaterială, un albăstrui dia-fan pe care soarele căzut pe vîrful Yalocik din Asia Mică, încearcă să-l infuzeze cu un roz discret, flamingo. în prova babord se vede conturul asiatic zimţuind cerul. Vîrful Ka-radag, creasta Karakaş şi, mai spre prova, într-o sălbatică semeţie şi singurătate, înălţimile peninsulei Karaburun. Se pune în valoare una din caracteristicile spaţiului egeean. Transparenţa. Distanţele sînt mari, dar pot jura că în prova tribord, abia conturat într-un fundal incert, disting vîrful Agios Ilias din Chios. Este o înserare în semitonuri moi în care numai munţii de la orizont devin din ce în ce mai vineţii, luînd o culoare selenară. Se pare că navigaţia cu vele ţine deopotrivă de universul cifrei şi de cel al poe-ziei. O astfel de înserare te purifică, €pălîndu~te de toate păcatele, începînd cu cel mai inutil dintre ele, paranoia grandomaniei. Se instalează la bord o solitudine a comuni-cării pure. Fără intermediari. Măreţia te pătrunde fără cu-vinte şi fără emfază. Este o măreţie absolută, de sacră raa-jestate, comunicînd direct cu Logosul. „Natura este eternă,, nu împrejurările'[1], spune Aristoteles necunoscînd belicoasa trufie a superputerilor atomice şi nici jocul de-a rachetele cu rază medie de acţiune. Fericite timpuri, chiar dacă hî-rurgienii epocii îţi scoteau măseaua de minte pe viu. Fe-ricite vremuri, necunoscînd, criza de energie, dar ştiind foarte bine de existenţa acestui slab curent care ne duce spre Chios. Curentul şi briza din ce în ce mai leneşă. La ora 18.00 intră de cart musul. Briză din V.SV. cu 3—4 m/s.

Pu-
tem ţine un drum compas de 180°. După ce vom parcurge
12 Mm., facem volta şi ţinem 7 ore pe 230°. Aşa iese la hartă drumul în volte, eliminat de cei vechi prin efortul vîslaşilor. Cetăţeni liberi din clasa a 4-a, deci cei mai săraci, sau mai comod, robi luaţi fie în războaiele lor de ope-
retă, fie în întreprinderi piratereşti. Robul nostru mecanic, bravul „Veterok“ şomează. L-au atins două racile pro-
funde : scumpirea combustibilului şi, în corelaţie cu ea,' sărăcia cronică a echipajului. Ar fi şi ridicol să foloseşti

motorul într-o înserare zeiască ca aceasta. Mai mult. Ar fi o profanare. Briza este de genul feminin. Ca şi marea. Se vede. După capridi. La 22.40 skipperul preia cartul în calm plat. Calm plat şi o pîclă suspectă, umedă, care mistifică noaptea şi cere atenţie distribuită pe toate cele 360° ale orizontului. Sîntem în drumul navelor spre Chios, Lesbos, Izmir. Timpul devine un nonsens. Cîte o boare de vînt face iahtul guvernabil, apoi vîntul se ofileşte şi iahtul derivează dus de curent, răsucindu-şi prova după capricii nebănuite. Se văd constelaţiile şi se vede din ce în ce mai limpede farul cu sclipiri de pe capul Karaburun, excelent punct de reper, apoi, pe continent luminile de la Yeni Foca şi Foga, acea Foceea a federaţiei eoliene, devenită staţiune de vacanţă sau cum scrie în ghidul pentru turiştii germani „Feriendorf“ Foga : căsuţe de vacanţă în forma conică a corturilor nomazilor, hoteluri de lux, moteluri. Acum, doar cîteva lumini undeva la orizont. Timpul în cart pe un mic velier în derivă, cînd pîcla şi noaptea redimensionează universul, cînd luminile de poziţie sînt absente la bord, singura nădejde fiind lanterna cu acumulator, scapă oricărei definiţii exterioare. Se converteşte interior după o formulă a osmozei cu timpul biologic, într-un timp de veghe dublat straniu de conştiinţa aparentei imposibilităţi de a acţiona.

Desigur, skipperul nu poate în nici un fel schimba echilibrul termic al nopţii. Nu poate declanşa un vînt de izobare, nici măcar un dulce vînt termic. Teritoriul omnipotenţei skipperului este ridicol de mic şi limitat, se pare, invers proporţional cu superbul lui orgoliu. Dar să-l scoale pe mus ca să pornească motorul, ori să dea semnale luminoase, poate fără îndoială. Certitudinea acestor acte posibile ameliorează starea generală de incertitudine şi deopotrivă lentoarea timpului combinat — secunde, minute, ore

de întunerec lăptos, de lumini paşnice indicînd locurile de
pe pămînt ferm unde oamenii normali îşi văd de ale lor ; şi
acele alte măsuri sau nemăsuri după care se orînduiesc im-
presiile, crîmpeiele disparate de amintiri, prim-planuri sau
stop-cadre fără nici o legătură logică ; imaginaţia lucrează
cu imagini, g'îndurile, oricît de terne, se transformă în
imagini, lumea interioară este dominată suveran de ima-
gine, nici o lumină de drum pe întregul orizont, singură-
tatea se transformă şi ea într-o formă a timpului, după

cum poziţia aştrilor în cerul nesfîrşit pune în ecuaţie mişcarea şi un altfel de timp, de sub legile căruia, oricum, skipperului îi este greu să scape. Din nou întîlnire cu fabuloasa oră zero. Din nou tentaţia de resorbţie în timpul total al acestui spaţiu. Skipperul scapă de toate tentaţiile sirenelor, atunci cînd cheamă musul să-l schimbe. Inexorabil, deriva şi simulacrul de briză duce iahtul spre capul Karaburun, bucată de continent mult intrată în mare, rămăşiţă vizibilă a unor seisme care au fracturat uscatul, împărţindu-1 în insulele egeene.

Miercuri 29 iunie la orele 07.10 ne aflăm la traversul părţii vestice a capului Karaburun. Peisajul este de-o sălbăticie plină de candoare. In tribord, Aigaion Pelagos. Albastră-azur. In babord, la o milă, peninsula. Un munte roşcat acoperit de pini maritimi, coborîndu-şi pantele abrupte în mare. La foarte mari distanţe, posturi de observaţie. Atît. Munte cufundat în mare şi cer, pini cu trunchiuri roşcate, cîţiva pescăruşi, marea şi soarele. Musul doarme. Corăbioara este purtată spre Chios de o boare abia perceptibilă. O prea frumoasă navă de pasageri vine din Lesbos şi se duce în Chios. Insula se conturează în prova tribord. Munţi înalţi chenăruind cerul, purtînd agăţată de creste o mantie de un violet străveziu. Skipperul ignoră insula. O face deliberat, după un sistem rafinat care-i sporeşte pînă la voluptate plăcerea întîlnirii. La ora 07.10 nu vrea să ştie nimic despre Chios. Nu vrea să-şi reamintească nimic. Nu vrea să rememoreze nimic. Un punct însemnat pe hartă la care trebuie să ajungă. Mai corect, la care trebuia să ajungă spre orele 10.00 dacă regimul vînturilor ar fi normal. Dar iată că nu este. Explicaţia nu poate veni decît de la formele de relief şi de la formula matematică din caietul „Memorator", care spune că pentru o coastă înaltă de 500 metri, viteza vîntului scade la jumătate pînă la 8,5 mile marine distanţă în larg. Ori peninsula Karaburun are înălţimi curente de peste 500 metri, vîrful ei cel mai înalt, Ak Dag, atinge 1212 metri. Skipperul se dedică observaţiilor meteorologice, spre a ignora Chiosul.

Pe tot drumul auto de la Canakkale la Efes, dublînd coasta egeeană în a doua jumătate a lunii august, trăise din plin

şi tulburător existenţa vîntului cotidian de nord-est, coborît impetuos din podişul anatolian. Vîntul care dădea

viaţă peisajului arid, personaj plin de farmec şi mister,
hoinar pe drumurile caravanelor, zbîrlind blana caprelor şi
a cămilelor, fluturind eşarfele femeilor, făcînd să foşnească
măslinii şi ierburile înalte... Iată-1 absent la sfîrşitul lui iu-
nie. Să fie numai ecranul înalt al peninsulei de vină ? Vom
vedea. Oricum, este ora cînd se moşmondeşte schimbarea
brizei de noapte cu briza de zi. Să avem răbdare. Ne aflăm
în baia largă dintre Karaburun şi insula Chios. Ca pretu-
tindeni aproape de continent, harta vorbeşte exploziv
despre seismele care au fărîmiţat, cînava, uscatul. Avem
în prova Chios şi, mergînd spre babord, adică spre Ka-
raburun, o punte de insule, insuliţe şi stînci. Insula Inusa,
de fapt două insule, un petec de mare, apoi în golful Il-
dîr insula Karaada, stînci şi alte insule al căror nume car-
tografii nu s-au obosit să-l ştie. Rai nautic pentru nişte
velişti care-i dăruiesc cel puţin două luni de viaţă. Adică
hoinăreală din port pescăresc în port pescăresc, pescuit
submarin, excursii pe uscat. Deliciul acestui gen de croa-
zieră îl formează cuplurile. Strîmtoarea dintre Karaburun
şi insulele Inusa se numeşte Egri Liman, graniţa dintre
Turcia şi Grecia trece pe undeva pe la mijlocul ei. Pe
hartă, strîmtoarea dintre insula mare Inusa şi Chios se nu-
meşte Spalmatori. Pe ghidul insulei Chios poartă numele
Diavlos Oinousson. Nu ştiu dacă Diavlos înseamnă strîm-
toare. La ora 09.00 skipperul nu ştie de fapt nimic din ceea
ce se va întîmpla peste opt ore. Este o dimineaţă de lene
şi de plajă. De treburi curente. Temperatura în cabină :
-{—23. Ce va fi la meridian ? Ora 09.45. Skipperul îşi face
punctul în două relevmente simultane la două capuri ale
peninsulei. Punctul estimat — observat îl situează la 11
Mm de insula Inusa. Briza din S.E. cu 1 m/s. Di'um compas
215°. Viteza estimată 0,5 Nd. Lochul blocat încă de aseară
a totalizat 2987,6 Mm. Tratamentul brutal aplicat de pseu-
domeşter nu i-a priit deloc. Iată că peisajul pe care

trans-
parenţa aerului matinal îl adusese foarte aproape de iaht,
se estompează într-o pîclă alburiu-albăstrie care reduce vi-
zibilitatea la 3—4 Mm. Ne dublează un distrugător otoman
care se angajează în strîmtoarea Egri Liman. La 10.30 se ridică briza, ca peste 10 minute să cadă. Se întîmplă ceva
în acest Diavlos Oinousson. Ceva în afara experienţei echipajului. Dimineaţa este fecundă în observaţii de toate

genurile. Una din ele se referă obligatoriu la atmosfera de bord, care poate obţine calificativul excelent. Musul este disciplinat şi eficient pe rol de mus, adică „face tot" la bord. Deopotrivă şi-a îndeplinit cu eficienţă şi reprezentativ rolurile de secund prin procură şi intendent-vistiernic titular. Ceea ce-1 face însă cu adevărat el însuşi este reflexia matură, lipsa de trăncăneală gratuită, lipsa de megalomanie şi stăruinţa ardelenească dusă pînă la minuţie. Nu face nimic de mîntuială. Pe ce pune mîna, duce la bun sfîrşit, chiar dacă ticăiala lui ridică temperatura skipperului care-i cere atenţie distributivă şi omniprezenţă instantanee.

Iată, *Hai-Hui 2* se află angajat în cea mai lungă croazieră a carierei lui, cu cel mai dificil dintre echipaje, echipaj de doi, fără nici un specialist de motoare în doi timpi, unul din echipieri este ambarcat pentru întîia oară în viaţă, avînd la bord un stagiu de numai 12 zile şi totul merge rotund, de la carturi dificile la escale şi de la escale la atmosfera de bord. Nu se poate spune că maistrul meu energetician nu-şi onorează breasla. Şi mai ales nu se poate spune că lasă un spaţiu alb pe harta atît de controversată a spaţiilor interioare. Lectura lui este una care problematizează. Viaţa lui interioară este dilematică. Asta cere, dacă nu răspunsuri, cel puţin opinii. începînd din teritoriul istoriei şi nesfîrşind aici. Pentru simplul motiv că nu există sfîrşit. „Caietul de cart", cochet în vestimentaţia lui albastru-marin amintindu-mi bonomia bărboasă a lui Nae Enache, realizatorul lui, reţine observaţia skipperului pentru ora 10.40 : „Pustietate absolută". Pustietate absolută în care lăsăm în siaj peninsula şi ne apropiem lent de Megali Vigla, conturul nord-estic al insulei Chios. Pe măsură ce scăpăm de sub influenţa munţilor Karaburun, vîntul de NE se întăreşte. Deci vîntul se află la postul său. Nord-estul este o direcţie care ne convine, înseamnă că bate foarte puţin, abia un cart dinapoia traversului. Apoi avem ocazia să mai învăţăm ceva despre influenţa reliefului coastelor asupra direcţiei şi intensităţii vîntului, ca şi asupra efectului de horn al văilor. Lecţia ne este predată de starea de agitaţie a mării. Prin şeile şi canioanele munţilor scapă trîmbe de vînt care agită

curele dungi de mare, pe mile întregi. Alături sînt benzi late de apă lucie, ori abia încreţită, porţiuni de mare vălurită, care zebrează ciudat întregul nostru univers apropiat, încercăm să speculăm fenomenul. Cîştig'ăm viteză pe spaţiile unde prindem vînt spre a traversa spaţiile moarte.
Din aproape în aproape se face ora 14.30, insula Inusa se vede limpede în prova babord şi în prova tribord distingem detalii pe teritoriul Chios-ului. Insula este aridă, munţii mai înalţi şi mai abrupţi decît în Lesbos, de o stranie culoare granitică, coasta ferăstruită adînc în golfuri dantelate unde sfîrşesc povîrnişurile bolovănoase. Vedem şi identificăm în fundul golfului Marmarou, localitate cu acelaşi nume. Vedem Akrotirio Vounvakas. capul cel mai intrat în mare al peninsulei Megali Vigla, insula Mărgăriţi şi distingem pe Inusa cîteva case, o potecă, o monastire albă, clădire cuprinsă, înconjurată de chilii, insula este un fel de pustietate cioplită într-o rocă poroasă, apoi, cum am intrat în partea largă a golfului, vîntul se întăreşte la 5 m/s, zburăm spre Diavlos Oinousson şi skipperul estimează că va intra în^portul Chios înainte de lăsarea întunericului, cînd.. o rotire bruscă de vînt răsuceşte iahtul de 380°.
Blestem ! Vîntul se întăreşte pînă la 8 m/s, suflînd din toate părţile în rafale dure. Rondou. Catargul scîrţîie. Jos genovezul 2. Sus focul de drum. Musul face acrobaţia obligatorie la prova, pe o mare cu hulă scurtă şi confuză.

— S-a schimbat vîntul ! spune musul.

— Constat şi eu. Dar de unde ?

N-o poate spune nimeni. Vîntul continuă să ne lase perplecşi. Ne repede 10 minute direct pe gura strîmtorii, ca atunci cînd ne aliniem în axul ei să se mute exact din prova, la cea mai mică eroare a cîrmei să ne plesnească nemilos dintr-un bora şi, fapt niciodată întîlnit, să ne răsucească de 360° spre disperarea acră a skipperului. Viteză înainte. Rafală de nu se ştie unde. Rondou. Cîteva cabluri derivă spre Karaburun. Redresare. Viteză înainte. Aceeaşi

figură.

— Treci la şcota focului, spune skipperul... înaintăm în volte scurte, la adăpostul peninsulei.

— Lipsesc trei şplinturi de la întinzătorii şarturilor, comunică muşul care inspectase greementul.

— înlocuieşte-i.

Am înţeles.Să menajăm greementul. Să ţinem în vînt şarturile cu
şplinturile sărite, pentru a sta întinse la maximum, fără nici un joc care ne-ar face să pierdem buloanele de fixare.
Musul coboară în cabină. Găseşte urgent punga cu piesele
de rezervă. înlocuieşte şplinturile pierdute. Cum ? Cînd ? Sînt doar siguranţe savante din sîrmă inox. în formă de cercuri concentrice. Afurisită hîţîială.

— Gata !

— Perfect ! Treci la şcote.

Să vedem ce vrea vîntul ? Este ora 16.30 şi vîntul turbionar nu vrea decît să ne scoată peri albi. Nu cumva acel
Diavlos înseamnă Diavol ? Dacă asta ar însemna, lucrurile
se explică de la sine. S-a ridicat din E.NS., apoi s-a învîrtit
dement şi ne-a depărtat cu aproape 2 mile de gura strîmto-
rii, este ora 17.35, cerul începe să arate urît — cirro-straţi
şi alto-straţi — spre continent se învineţeşte, acolo se văd
formaţii de alto-cumulus şi, din larg, abia vine un fel de distrugător sub pavilion elen, rămăşiţă a flotei glorioase
dinaintea primului război mondial. Ne consolăm la gîndul că nici copaia aceea blindată, în care fochiştii îndeasă cărbuni cu nemiluita, nu se dovedeşte mult mai rapidă decît noi. Comandantul ştie lecţia, nu se angajează în axul strîmtorii să-l umfle vîntul direct în comandă, se dâ pe după Megali Vigla şi cu toată manevra abia se duce. De undeva dinspre muntele Pelineon Oros aud nişte sunete
stranii, ademenitoare, nesemănînd decît cu legendele. Şi pot s-o jur, am văzut tridentul lui Poseidon impingînd din pupa bătrîna navă de război şi vîrînd-o prin strîmtoare,
dincolo de stîncile cenuşii care domină marea. Marinarii eleni ştiu ce jertfe să-i aducă zeului spre a-1 îmblânzi. Dar
noi ? Deocamdată luăm drumul de 270° — adică vest — în intenţia de a dubla insula Chios prin larg, ipoteză ocoli-
toare, cu multă pierdere de vreme, fără porturi promiţă-
'toare pe coasta vestică, Volissosul lui Homer fiind căţărat

undeva în munte, la 2 kilometri de Limia, un fel de localitate pe coastă, nehărăzită cu ancora, semnul benefic al unui loc de ancoraj. Este o manevră. O diversiune. Poate păcălim vîntul.

La ora 18.00 cerul se face vineţiu. Mase compacte de nori iau cu asalt orizontul. Vîntul se întăreşte. Semnele prevestitoare ale furtunii sînt mai mult decît elocvente.

Skipperul coboară la masa de navigaţie pentru o reexaminare a situaţiei la hartă. Prin strîmtoarea Inusa sînt pînă-n portul Chios numai 11 Mm. Dublînd insula prin nord, vest şi apoi sud şi est, distanţa ar însuma la o evaluare rapidă 60 Mm. De şase ori timpul. Varianta se exclude.

— Vîntul se întăreşte, spune musul... Să intrăm în Marmarou. Văd tîrgul, văd nişte balize, poate că putem acosta.

— Să vedem, zice skipperul şi preia echea.

Furtuna vine la galop. Cer haotic, vineţiu. Lumina se încenuşeşte. Marea începe să fiarbă. Iahtul fuge spre gura golfului Marmarou ascuns de insula Mărgăriţi şi coasta vestică a golfului Parpanda. Peisajul hăcuit de vînt este de o solitudine dezolantă. Eşuajul de la cap Karakova îl face pe skipper nu numai prudent. Urechea lui interioară ascultă înfiorată glasul corăbioarei : „Tu fereşte-mă de uscat, eu te feresc de mare“. „Da, draga mea — o alintă în gîncl — corăbioară sprintenă, zboară liniştită, veghez"...
Şi desigur, pe dinafară îşi arată colţii şi-l săpuneşte pe bietul mus. „Asta-i vreme de intrat într-un amărît- de portuleţ ? Ştiu eu ce apă avem acolo sub chilă ? Ce blestemaţi de bolovani parşivi sînt sub apa aia ? Te poftesc să mă slăbeşti cu ideile ! Am eu destule, de nu-mi încap în cap. Nu de idei am nevoie. De manevră am.'[1]

O rafală ne înclină brutal în tribord. Valurile tăiate de etravă încep să încalece puntea prova.

— Să ridicăm focul de furtună, şopteşte musul.

— Pofteşte ! Iată o idee-manevră !

Furtuna este pe noi chicotind deşuchiat. Iahtul în patul vîntului. Musul se luptă cu focurile. Skipperul cu echea şi randa. La ora 19.10 iahtul *Hai-Hui 2* sub velatura de furtună stă comod în valuri şi sub rafale nebune de vînt. Urmează să mai şi urce strîmtoarea, mărginită acum de două capuri sumbre, pustii, unul din ele precedat în mare de o stîncă enormă, sub şfichiul vîntului care-o plesneşte cu deferlanţi, sinistră.

Ne-am instalat perfect în furtună, dar nu putem să încălzim apele de-aici pînă la sfîrşitul veacului. Şansele de a intra în strîmtoare cu velatura pe care-o purtăm sînt minime.

— Nu consideraţi ceea ce spun o idee, zice cu diploma-
ţie ardelenească musul.
„ — Iarăşi ?
1 — Vă rog doar să ascultaţi.
— Ascult.
— Să pornim motorul. (Apoi repede, văzînd că la cuvîntul motor, skipperul a luat chip de Jack Spintecă-torul). Avem benzină. Am calculat. Chiar patru ore de motor... Ne ajunge şi pentru Canakkale !... Ştiţi că nu s-a cheltuit mai nimic. Cumpărăm la Canakkale.

Cum skipperul mormăie ceva nedesluşit, musul prinde chiag. Face elogiul rezervelor lui de benzină, de parcă iahtul s-ar fi transformat într-un petrolier... Furtuna se înteţeşte. Ne apropiem de Megali Vigla cu vîntul dinapoia traversului, dar, făcînd volta să urcăm' spre strîrntoare, lucrurile devin dramatice. Poate mai prindem un strop de lumină înainte de a ne angaja în gura aia diavolească, îşi spune skipperul.

— Asigură-te şi dă drumul la maşinărie.

Musul îşi schimbă dispoziţia subit. Devine foarte rapid, îşi găseşte afurisita ele sfoară, scoate capacul motorului, skipperul ţine iahtul astfel încît să nu încaseze valuri de la travers, spre a nu uda motorul, o sfoară, două şi pîr, pîr, motoraşul drăgălaşul începe să păcăne. Musul îl lasă la post, îl asigură şi cu mîndrie abia disimulată se declară
gata de drum.

— Nu-1 forţa ! Dă-i drumul !

Se verifică excelent faptul că, folosind motorul şi velele de furtună, iahtul strînge vîntul neaşteptat de mult
şi că, iată, skipperul poate pune prova direct pe gura zidită
a unei grote de la nivelul mării, deasupra căreia abia se mai disting ruinele unei fortificaţii. Lochul a sărit la

noduri. Intrăm în zona ecranată de Megali Vigla. Vîntul devine rezonabil. Din larg ne dublează un pescador.
Luptă greu cu vîntul. Se ţine prudent, departe de stînca deasupra căreia, iată, începe să sclipească ameninţător lumina care-o înseamnă. Este un haos de neguri, de valuri
înspumate, de chicote, de aulituri, de şarturi întinse care zbîrnîie, motorul merge rotund, ne apropiem mult de piciorul abrupt al coastei, vedem o potecă, vedem **o** capelă
albă chiar pe stîncile linse de valuri, cine ştie ce semn pios ridică pe locul unui naufragiu, apoi virăm şi punem prova pe intrarea strîmtorii. Skipperul strînge randa, aducînd ghiul înăuntrul bordului.

— Dă gaz, strigă skipperul... Vîntul îi face cuvintele ferfeniţă. I le smulge de pe buze. îl împroaşcă cu o puzderie de alice mărunte şi sărate.

— Sînt la maximum, strigă musul şi abia se aude ce strigă.

împotriva tuturor ordinelor şi regulamentelor, stă neasigurat şi chircit la puntea pupa, veghindu-şi motorul.
Şi bravul ,,V»terok" bine dădăcit de inginerul Onofrei îşi face meseria conştiincios şi spornic. Coasta zboară în tribord. Nu s-ar putea spune că, pe măsură ce dublăm stînca aceea uriaşă, descărnată, plină - de crăpături ca o piele bătrînă de elefant, skipperul nu încearcă un fel de teamă aproape superstiţioasă. Apoi cade întunericul. Un întuneric blestemat, negru şi hidos ca o arătare a infernu-
lui, un întuneric viu, gemînd, fluierînd, mieunînd, făcînd urît, herghelie de diavoli beţi, întuneric care trage între retină şi univers o perdea parşivă şi neagră şi mişcătoare, anulînd simţul profunzimii, al distanţelor, dînd reliefului dimensiuni de coşmar. Skipperul nu ştie nimic despre Inusa. Nimic în afara desenului sumar din harta
1 :5G0.000. Singurul lucru inteligent este ca, după ce va
dubla stînca-monstru, să ţină iahtul pe mijlocul strîmtorii,
oricum navigabil şi să păstreze mereu faţă de coastă o dis-
tanţă de siguranţă rezonabilă. Şi încă ceva. Skipperul este
obligat să-şi păstreze calmul şi luciditatea, să taie brutal orice legătură cu tendinţa de a fantaza, de a ieşi din realitatea matematică, rigidă, a geografiei fizice reprezen-

tată -de coastele strîmtorii garnisite din belşug cu stînci şi din aceea şi mai exactă a navigaţiei costiere de noapte,
cînd nu ai un proiector care să-ţi înlăture trauma unei iluzii optice produsă de un val care este stîncă sau de-o stîncă părînd val, cînd bordul tribord este strivit de noaptea geologică şi bordul babord dominat de dromadere
pietrificate, cocoaşe enorme din rocă alergînd în întîmpi-narea iahtului. Noroc că la bord îşi face apariţia maiorul, cu calmul lui glacial, care ordonă sec : — Fără fasoane, stimabile !... Eşti prea aproape de Chios. — Nici măcar

2 nu pot ţine blestemata aia de hartă în cockpit, am zis eu.. Echipaj în doi, pe mările estice, o catastrofă... Dacă nu eram legat de eche. — Încetează, mî-rîie maiorul. Vezi ceva în prova ? — Nimic, între prova şi orizont. — Perfect. Dar la orizont ? — O localitate luminată armonios. Poate pe coasta Asiei. — Exact ! Este lesne. Lumina cu sclipiri din prova este cea din mijlocul strîmtorii Chios. Gata fantezia ! Atenţie la vînt.

Ii convine. Ordine ştie să dea şi skipperul. Iahtul dublează şi lasă în siaj stînca sinistră care-1 ameninţă de douăzeci de minute. în babord se vede un şir de stînci şi dincolo de el luminile portului Inusa. Se creează un joc spectral al lucirii aceleia abia punctînd noaptea, care, căzînd în spatele stîncilor, le dă proporţii gigantice. întunericul dintre iaht şi stînci ucide orice apreciere lucidă a distanţelor. în tribord Chiosul este zdrobitor de aproape. Sau, numai pare zdrobitor de aproape. înălţimile coastei se răstoarnă în mare, acoperind-o cu întuneric des, impenetrabil. Oprirea bruscă a motorului face un vid sonor de cîteva clipe. Vid în care năvălesc chicotele obscene ale nopţii.

— Nu ai benzină, spune skipperul. Descurcă-te !

— într-un minut.

Se întîmplă atunci, sub bicele necruţătoare ale furtunii să se simtă acut lipsa celui de al treilea membru de echipaj. Skipperul caută să navige cu vîntul dinaintea traversului, purtînd velele de furtună, lucru aproape imposibil. Aproape imposibil, pentru că termenul imposibil şi semnificaţia lui nu se cunosc la bord. Musul îi trece skipperului capacul mobil al magaziei pupa, făcînd acrobaţie pe cîţiva zeci de centimetri patraţi ai punţii pupa. Apoi scoate una din canistre pe care o trece skipperului. Apoi cotrobăie după pîlnia de alimentare. Apoi debuşonează rezervorul. Apoi skipperul ţine pîlnia şi musul toarnă amestecul benzină -j- ulei mai mult în pîlnie decît pe lîngă. Apoi se constată că iahtul nu poate, fi guvernat şi că este împins spre Hadesul din tribord. Se întrerupe alimentarea. Canistra şi restul ustensilelor sînt îngrămădite în cockpit. Musul presat de acel Hades care-ţi dă fiori, trage disperat de sfoara-demaror. Tot pe un întuneric opac prin care abia se disting contururile iahtului,

dominat de spuma albă a valurilor. Noroc că valurile n-au spaţiu să se formeze. Pîrîîitul mecanic izbucneşte triumfător. Ca şi glasul musului care jură că nu-1 opreşte decît la cheul din Chios. Să-l audă Poseidon. Strîmtoarea se iărgeşte. Insula Inusa rămîne în siaj. Coasta insulei vine spre iaht, peninsula Agrelia, apoi se retrage formînd golful Langadas. Cîteva lumini de care skipperul fuge ca dracul de tămîie. Mult spre larg. în prova, stîncile şi insuliţa Agios Stefanos. După insulă, capul Dachi. Dublăm capul şi, pe toţi zeii, în prova tribord se văd arzînd palid luminile din Chios. Pe harta skipperului, capul Dachi se numeşte Tolos, iar baia lăsată în pupa, Kolokitia. Ce importanţă mai are acum numele capului neguros şi colţos lăsat în siaj ? Atmosfera bordului se relaxează. Cît de bine face organismului alternanţa dintre crisparea involuntară dublată de starea ascuţită de veghe cînd nervii stau să plesnească şi relaxarea profundă, se va vedea pe parcurs. Deocamdată avem în prova mare liberă şi, pe măsură ce minutele trec, Chiosul se răsuceşte din tribord spre babord, dezvăluindu-se din ce în ce mai complet. Periferia lui nordică ne rămîne încă ascunsă de capul care închide golful portului-oraş. în tribord, cîteva lumini palide : monastirea Mersinidiou. Un pîlc de lumini : Vrondados. Pac ! Se opreşte motorul. A terminat benzina pusă pe sponci. Luăm operaţia de la capăt. Skipperul nu-şi poate explica foarte exact şi ştiinţific de ce intensitatea vîntului a scăzut cu cîţiva metri pe secundă, poate că a scăpat din efectul de horn al strîmtorii, oricum, iahtul este mai stabil, chicotele furtunii s-au estompat şi lui Alexandru cel Mare îi plăcea să se răsfeţe nu numai cu sabia, dar şi cu gîndul, spunînd cîndva, poate cînd oficiase la Troia, că Ahile a fost fericit pentru două motive : mai întîi pentru că în viaţă a avut parte de un prieten adevărat şi în al doilea că, după moarte, a avut parte de un mare poet.

Musul stă chircit la pupa, gata să fie luat de primul deferlant, devetîndu-se alimentării motorului. Se va fi întîlnit vreodată, cu gîndul lui Alexandru Macedon ?... Skipperul crede că da ! Altfel cum naiba poate fi atît de imprudent ?... Dacă nu, ordinul de a-şi pune centura de siguranţă este inutil L. în tribord trebuie să fie piatra-

jilţ în care Homer avea obiceiul să se aşeze pentru a-şi catehiza învăţăceii. Cerul haotic, luminat purpuriu deasupra oraşului, pare că s-a curăţat de nori. Vîntul se opinteşte în rafale scurte, crîncene. Să ne îmbrăcăm pele-
rina spre a ne trimite solii spre acest pămînt. Ca şi cei de odinioară, iată-ne dublînd coasta necunoscută, Poseidon
încercîndu-ne amarnic măiestria de corăbieri. Ca şi ei căutăm un golf nespîrcuit de vînturi, cu o colină pentru Acropole, unde să ridicăm altarul, să jertfim mielul alb şi să ne instalăm zeii. Ce însemnătate are faptul că alţii au făcut-o aici cu mult înaintea noastră ?... O pată neagră
în prova. Cel din urmă pinten de pămînt care ne închide drumul. Ce limpede se vede oraşul. Ce limpede se ved» portul. Ce măreţ este iluminat pasagerul legat la cheu. Ce limpezi sînt luminile de intrare în acvatoriu. Prova pe nava de pasageri. Vîntul moare lent, zvîcnind din ce în ce mai obosit din marile lui aripi negre. întunericul suferă o metamorfoză stranie. Absoarbe lumina oraşului, reflectînd-o în mare. Sîntem încă la două mile de acea porţiune de întuneric fosforescent, plutim încă în noaptea
densă şi simţim vag o boare înmiresmată, abia o adiere stranie şi necunoscută care nelinişteşte prea adîncul. Skipperul recepteazǎ aroma fluidă, vag amăruie, vag de mosc şi paciulli, aromă de plante exotice şi de ierburi strivite, de dragoste şi de procesiune lubrică dedicată lui Hymeneu şi Cotis... Ah, insularii ! Proiectoare ameţitor de albe scurgîndu-se lin pe suprafaţa mării. Sîntem rodaţi. Descifrăm lina plutire a bărcilor pescăreşti care-şi întind năvoadele. Apoi avem în tribord zidurile sumbre şi bastioanele unei cetăţi, apoi avem în prova oraşul, digul, stîncile
care-1 preced, lampadarele care se oglindesc în mare ; pasagerul iluminat pe etaje este un hotel, lumina roşie de intrare în pasă se vede, lumina verde nu, sînt stînci în prova, vedem digul şi-l dublăm spre acel hotel iluminat,
vedem catargele unor ambarcaţii dincolo de dig ; dar ca un făcut, am ratat pasa. Muşul trece la prova, în observare.

' Rondou.

în clipa aceea insula răsuflă. Boarea abia simţită în radă, ne învăluie cu mii de alinturi perverse. Ne sărută

îndelung buzele. Se prelinge sub scurtele scorţoşate de apa mării şi de vîntul salin. Ne îmbrăţişează trupurile vlăguite, păstrînd însă în muşchi şi-n nervi gustul oţeliu al luptei. Ne aţîţă simţurile cu perversitatea leneşă şi unduitoare a Orientului. Aromele sînt dintr-odată grele, au gust de ţesut vegetal putrefiat şi în gîndul confuz al skipperului odoarea luxuriantă îşi găseşte numele şi sursa.

Terebintul. Arbustul fermecat care a făcut din Chios o insulă cu statut preferenţial sub toate ocupaţiile. Terebintul, producător de gumă aromatică, atît de preţuită în sarayul şi haremul padişahului din Istanbul. Terebintul, de la care se ajunge la ceea ce turcii şi noi de la turci, ■numim sacîz. Dealtfel strîmtoarea Chios, ca şi insula, sînt numite la turci : Sakîz. Parăm un grup de stînci. Dublăm un bastion ridicat pe altă stîncă.

— Pasa, strigă musul.

în sfîrşit, pasa. Intrăm cu motorul la „încet înainte". Avanportul. Altă pasă. Ferry-boat-ul este legat în partea nordică a cheului. Acolo se vede şi silueta oţelie a bătrînului distrugător. Cîteva iahturi. Cîteva ambarcaţii specifice insulelor. O dragă. Loc între ele. Stop motorul. *Hai-Hui 2* alunecă lin spre cheul iahturilor din portul Chios. Rondau. Musul sare pe cheu cu barbeta la mînă. Este un cheu nou, din beton, dincolo de cheu o esplanadă perforată în care se văd tuburi de beton şi fierotenii, apoi o stradă şi, dincolo de ea, hotelul. Sîntem ameţiţi, poate numai de aroma necunoscută pînă acum a terebintului, de după hotel apar automobile cu perechi solitare, apoi motociclete, apoi o motoretă de pe care descalecă reprezentantul poliţiei turistice, cu radioul portativ agăţat de gît... Musul îi spune de unde venim şi cît stăm, date pe care omul autorităţii le comunică pe loc.

— O.K. Mîine de dimineaţă să se prezinte cineva pentru formalităţi. Pînă atunci, noapte bună !

Ce importanţă mai are ora exactă a nopţii, acum cînd ne-am legat la cheu, acum cînd vîntul nu mai chinuie văzduh şi mare, cînd constelaţiile ne sclipesc binevoitor şi terebintul ne aţîţă să intrăm în danţul purtătoarelor de tirs care se sperie doar fotogenic la apariţia decanului satirilor, domnul Silenus, pe care, dracu ştie de ce, pri-

vînd Chiosul, îl văd în pitoreasca fiinţă a poetului Tudor
George, orficul sacerdot al unor cosmogonii fantastice, poetul prea iubit de marinari.

Şi Chiosul ?

CHIOS, HOMER, DELACROIX ŞI HAI-HUI 2

Joi, 30 iunie la orele 06.30 iahtul *Hai-Hui 2* se află legat cu bordul babord la cheul portului Chios şi echipajul ferchezuit deliberează programul croazierei. Skipperul doreşte să atingă Samosul, insula piraţilor şi a beyului Ion Ghica. Cu compasul distanţier în mînă calcu-lul distanţelor şi al timpului dă un minimum de şase-opt zile, timp pe care nu-1 mai avem la dispoziţie. Pe urmă se
simte oboseala. Nu orice fel de oboseală. Oboseala aceea
epuizantă, mizeră, care împîcleşte creierul şi încetineşte reflexele... Cartul în mările de est nu este cartul de la Ocean în alizeu, dulce şi monoton, în afara drumurilor navelor, pînă la urmă tihnit şi lăsat în voia regulatorului de alură sau a pilotului automat. Voltele, atenţia perma-nentă, schimbările rapide de vînt solicită echipajul la eforturi neacoperite de hrana pe care o poate oferi cam-buza iahtului. Skipperul este obligat să fie prudent. A rata o croazieră excelentă din pricina unei dorinţe care nu se acoperă în timp şi posibilităţi este absurd. Gata. Mîine în zorii primei zile din iulie ridicăm velele pentru a ne întoarce acasă.

Dedicăm Chiosului o zi de escală. O zi plină. Progra-mul se face urgent. Secundul tras la patru ace va îndeplini
formalităţile, va cumpăra un ghid, se va interesa de preţul apei şi al benzinei. De dimineaţă recunoaştere în doi. După-masă fiecare pe cont propriu. Liber de la deliberare. Pe Zeus. Iată nişte sîrme zincate aruncate în săpături. Descoperirea musului, care, cu dexteritatea şi pasiunea românului de a lega totul cu sîrmă, de la hamul plesnit, la toba de eşapament (bine că nu fabricăm încă

rachete intercontinentale), confecţionează pe loc nişte siguranţe în locul şplinturilor din inox. Sînt mai sigure, spune satisfăcut, după care pleacă la autorităţi, ducîndu-şi
grav servieta cu actele şi „Jurnalul de bord“. Skipperul rămîne cu lumina şi munţii. Pentru că Chiosul este insula munţilor din piatră pleşuvă şi a luminii în continuă metamorfoză. Munţii vin pînă în oraş, atinşi de calviţie, cu stîncile lor ascuţite iradiind o boare violet, împung cerul cu ace de piatră, se scurg în mare prin canioane sălbatice,
ar fi morţi fără lumina care-i îmbogăţeşte şi înnobilează, care-i' face vii, trezindu-le culorile adormite în vîrstele lor geologice, lumina care ţîşneşte din mare reflectîndu-se în văzduhul încă necunoscut şi de pe acum sufocant.
Să ne adaptăm. Să asimilăm noul nostru univers. Lumea insulelor egeene din totdeauna în conştiinţa skipperului ori mai adevărat, în subconştiinţa lui, ca o nespus de ameţitoare chemare. Ca un spaţiu încorporat spiritual de nu se ştie cînd. Skipperul văzuse scurgîndu-se lent prin unul sau altul din bordurile navei-şcoală *Mircea* unele din cele mai fascinante insule ale sudului : Canarele, serenele
insule ale Capului Verde, Trinidad-Tobago şi Barbados, Curagao şi Jamaica, Cuba, Bahamas şi fermecătoarele Ber-
rnude. Spaţii de vis, lumi exotice în care alizeul face palmierii să freamăte şi femeile să iubească, lumi dominate de magia primară a ritmului, în care muzica şi dansul
cicatrizează rănile lăsate de uragane, în care natura este cînd săracă, cînd luxuriantă pînă la demenţă şi paroxism. Bucăţi de lume stranii şi încărcate de legendă, escale ale lui Columb şi univers al flibustei caraibe, siaj lăsat de corsari şi piraţi care incendiază adolescenţa : sir Francis Drake şi Walter Raleigh, Captain Kidd şi Surcouf ; Fran-Qois le Clerc zis „Picior de lemn“, sîngerosul l’Olonnois şi desigur „Roşcovanul", rechini ucigaşi, peisaj tropical, ritm ameţitor de tam-tam. Secole de rapt şi de exterminare a aborigenilor, spadă şi pumnal, sclavi şi plantatori, o supapă a Occidentului terorizat de Inchiziţie şi dogmatism religios, de intoleranţă şi absolutism.

Aici, lumea elină a artei şi filozofiei, mai puţin vătămată de rigoarea simetriei romane, şcoala lui Vitruviu n-a
prins, răscruce de miniculturi, cu care pirateria a trăit sincron fără s-o altereze, teatru al invaziilor de pe mare, arabii care s-au lovit de munţii arzînd acum mocnit într-un
albastru de smalţ, cruciaţii, în 1346 genovezii, peste două
secole turcii, o invazie veneţiană' în 1695, fără urmări. Felucile sprintene ale arabilor, marile galere genoveze şi ale cavalerilor ioaniţi din Cipru, mai apoi din Malta, caicele
piraţilor locali sau galerele piraţilor algerieni, pînzare de toate felurile şi, în interior, accesibilă pe poteci agăţate deasupra prăpăstiilor, lumea primordială care a rezistat răbdînd şi a învins, rămînînd.

Aici în aburul străveziu care înconjoară insula există Semonicles din Samos, poet iambic emigrat în Amorgos, insula chinuită de Meltemi, aici în aburul străveziu există celălalt Simomides din insula Kos, în drumul nostru dintr-o
vară viitoare spre Rhodos, şlefuitorul migălos al epinilţului printre ai cărui urmaşi mă prenumăr, cîntînd în proză slava sportivă a lui *Hai-Hni 2,* aşa cum i-am mărturisit-o lui Arhiloh. Aici pe acest cheu care cîndva va fi fost de lemn şi piatră a debarcat Homer şi tot aici a debarcat Herodot din Halicarnas — istoricul, venit în ospeţie la ruda lui din Chios.

Şi Pythagoras din Samos şi Thales din Milet, cine mi-o poate jura că n-au debarcat aici !

Dar legendele ?... Dar superbele nume pţirtate în antichitate de insula munţilor liliachii ? Ofioussa, Aithali, Nakri, Pityoussa. S-o fi colonizat Oinopion, prîslea regelui Minos ? De ce în basmele şi legendele acestei părţi de umanitate fiul cel mai mic este şi cel însemnat de ursitoare
să ducă pe umeri spre mîine, toate răspunderile lui ieri ? Harap Alb şi Oinopion. Care va fi fost placenta maternă a sensului acestor legende ? Chios poate veni de la numele
nimfei Chiona, sau de la Chios, fiul lui Poseidon, sau de la masticul arbuştilor de terebint, cărora fenicienii vîrîţi în
toate afacerile acestui est mediteranian îi spuneau „chio“.
Urmaşele nimfei Chiona trec pe cheu în şeile din spate ale
motocicletelor „Honda", ori la volanul automobilelor

japo-
neze. Pasagerii hotelului, „sezoniştii", cum le spun constăn-
ţenii invadatorilor de-o vară, îşi iau micul dejun la meza-
ninul cu pereţii care dau spre, mare, din sticlă. O privire
discretă înregistrează toaletele spumoase ale femeilor, di-
nerul impecabil al chelnărilor. Sînt foarte puţini pescăruşi

în insulele greceşti şi nu ştiu de ce, după cum şi turismul este încă într-o fază incipientă, cu toate că insula oferă din belşug tot ceea ce poate căuta un amator de munte, de mare sudică, de etnografie specifică. Portul pare vast şi întregi acvatoriu este dublat de-o esplanadă largă, mărginit* de cafenele, baruri, cofetării şi prăvălii cu artizanat. Molul ferry-boat-urilor este în capătul opus al portului... în cabină -j-29°C. Vine secundul cu toate formalităţile îndeplinite. Desigur cu păţania de rigoare. Adică reprezentantul autorităţii n-a văzut necesitatea aplicării ştampilei pe „Jurnalul de bord“. Întîmplător, logodnica sau iubita intransigentului se afla în biroul respectiv. Se pare că afurisitul de secund cu ochii lui albaştri, oricum raritate în imperiul bruneţilor, a convins-o mai uşor pe logodnică decît pe logodnic. Precedentul fusese creat la Mytilene. Intransigentul s-a predat cu o vorbă de duh şi, galant, secundul a sărutat mîna logodnicei salvatoare. Debarcăm.

Animaţie puţină. Filăm esplanada. Stive de mese si de scaune sub parasolare. în răcoarea cafenelelor şi barurilor de zi, lume puţină. Două nave mixte, de pasageri şi mărfuri încarcă containere. Ştiu. Nu aici trebuia luat pulsul oralului cu numai 25 000 de locuitori. Pulsul lui matinal trebuie luat în agora. Ca la cei vechi. Să mergem în agora. Stradele, prăvălii uşă-n uşă, case vechi, măcelării, ulicioare urcînd în pantă dulce, totul raportat la un ax central, strada principală a agorei, spre deosebire de Mytilene, căzînd perpendicular pe esplanadă. Se repetă abundenţa ameţitoare de mărfuri de toate sorturile, de la lenjerie la maşini agricole, totul pe vaduri şi isnafuri. Desigur, Puiu a cumpărat pliantele de rigoare. Ştim acum mai mult despre Chios, decît ştiam cu un ceas mai devreme. Se întîmplă un fenomen bizar în comportamentul interior al skipperului, un fel de alunecare din imediat, în timpul lui absolut, timp în care, printre alţii, s-a instalat temeinic şi Herodot. Nu numai pentru faptul că aduce printre primii istorici mărturii atît de vii despre spaţiul nostru natal ; ci pentru consecvenţa şi rigoarea documentării lui, rigoare desigur raportată la condiţiile de informare ale epocii. Şi încă pentru ceva care ţine de incompatibili-

tatea ştiinţei istorice cu arţagul megaloman al tiranilor,

care în stupiditatea lor bolnavă își închipuie că istoria începe și si'îrșește cu ei. Fugit din Halicarnas din pricina tiraniei lui Ligdamis, nepotul Artemizei, Herodot crește în Samos (să fim la un pas de Samos și să ne-o refuzăm) și ne vorbește foarte limpede de variantele dialectului ionian, atît de specifice fiecărei insule, adevăr de la care pornește alt adevăr dialectic : spiritul insular. Il simțim în rezerva locuitorilor. Toate invaziile sîngeroase au venit de pe mare. Toate relele le-au venit de pe mare. Herodot zice că mergeau atît de departe cu izolarea în dialect, încît bărbații din insula Patmos vorbeau într-un fel și femeile în altă variantă a aceluiași dialect. Deci, spiritul insular. Nici el nou sub soare. Micro-așezările de la sat la mahalalele orașelor, micro-comunitățile specifice, rod al unor legiuiri preferențiale, al unei dezvoltări istorice specifice, intră sub incidența aceluiași univers interior limitativ și exclusivist. Artera comercială sfîrșește într-o stradelă care o închide cu o foarte lungă zidire, un fel de fortificație dincolo de care se vede vegetația luxuriantă a unui parc fermecat. Aerul s-a primenit de mirosul mărfurilor și al cărnii sîngerînde, arome stranii stimulează imaginația, odori de rășină și cetină, de migdali și smochini, cine mi-o poate spune dacă nu de terebint, de pajiști și de boschete tainice, totul dincolo de zidul prăfuit arzînd în soarele sticlos. întrebăm cui aparține parcul, ni se răspunde îndatoritor, dar nu înțelegem nimic. Soluția este să urmărim zidul și să găsim o intrare. O piață „engross[11] de lubenițe. O stradelă pieptișe pe care cotește zidul. Aceeași economie de spațiu orizontal la clădirile foarte noi, vile ridicate pe verticală, folosind loggiile drept grădini suspendate și jardinierele drept straturi de flori. Urcăm voinicește, dezmorțindu-ne o parte infimă din cele două bilioane de fibre muschiulare condamnate la inactivitate pe iaht. Urcăm și transpirăm fără să găsim intrarea în raiul rîvnit, poate un claustru monahal.

Abandonăm. Ne întoarcem la urmașii celor scăpați după „masacrul din Chios“, una din paginile negre ale arhipelagului. Sultanii țînuseră Chiosul într-un regim de semilibertate spre a nu le lipsi masticul de terebint, lăsîndu-le insularilor organizația social-politică tradițională Și „sfatul bătrînilor“ care conducea comunitatea, ajunsă

în anul 1821 la 100 000 locuitori. Din nou confluenţă de istorie. 1821 anul revoluţiei condusă de Tudor Vladimirescu. 1821, anul revoluţiei greceşti. Licurg Logothetis, semiotuî, debarcă în Chios şi răscoală insula. Sultanul neglijează plăcerile olfactive şi voluptatea aromei de terebint, ca şi producţia de sacîz pentru arcuşurile muzicilor imperiale, cerînd capul supuşilor săi din Chios. Purtătorul ordinului şi executantul lui, amiralul Kara Aii—Aii cel Negru. Amiralul îşi debarcă trupa de represalii la 11 aprilie 1822. Lupta inegală tehnic, teritoriul greu accesibil dar limitat şi eroismul înverşunat al apărătorilor sfîrşesc prin masacrarea a peste două treimi din populaţie. Supravieţuiesc 30 000 de insulari. La jumătatea lui iunie, amiralul Canaris incendiază nava amiral otomană în portul unde *Hai-Hui 2* se leagănă paşnic la cheu. Ce s-ar fi întîmplat cu evenimentul, "dincolo de senzaţia pasageră stîrnită de publicarea ştirii în ziarele epocii, dacă el n-ar fi sensibilizat un Byron, un Victor Hugo, un Delacroix ? Adică : Artistul. Adică conştiinţa sensibilă a umanităţii. Singura ei dimensiune perenă. Măcelul din Chios devine nu o temă artistică conjuncturală, nu o modalitate de a exprima compasiunea şi' solidaritatea cu năpăstuiţii, nu un prilej de a se manifesta o atitudine politică, el se re-' soarbe in tematica romanticilor ca un argument contemporan. Omul rob al destinului, omul prigonit şi cumplita lui tragedie, învingătorul prigonitor, implacabil şi crud, o teză, un argument filozofic,, o modalitate de a gîndi istoria. O teză pe care un artist izolat, demn în izolarea lui, şicanat de adversari, o transformă în operă artistică şi prin ea în argument : Delacroix. Fără să fi fost în Chios. Fără să se fi îmbibat de durerea sfîşietoare curgînd de pe toţi munţii aceştia goi şi tragici, care în amurg nu pot fi decît sîngerii... Ştiu că sînt sîngerii. Ştiu că lumina crepusculară trezeşte în roci amintirea sîngelui care le-a pătruns pînă în inima lor de piatră. Ah, blestemata alunecare în acel timp absolut al skipperului, în acea blestemată neuitare, în acel ochi de veghe, în acel teritoriu tulburător şi tragic în care s-au stocat toate suferinţele omului, izvorîte din ticăloasa lui sete de mărire efemeră, din păguboasa lui dorinţă de putere, din neghioaba lui trufie, din şi mai neghioaba lui nevoie de înavuţire ! De ce locul înţelepţilor a fost pe cruce şi al tiranilor în palate şi ditirambi, skiperul se căsneşte s-o afle de-o viaţă. Aşa că luînd drumul agorei încearcă să-şi astupe

urechile cu stupă, precum Ulysse, spre a nu mai auzi tînga tragică a celor măcelăriţi pe aceste ulicioare şi dincolo, în satele şi cătunele agăţate de stînci pentru cA această tîngă prelungă şi răscolitoare este ecoul propriului său sînge, este tînga ţarinilor şi a apelor, a ţintirimelor
şi a codrilor merei de dincolo de Dunăre, mereu luate în răspăr de copitele cailor care au adus tăişul de sabie sub care grumazul alor lui n-a stat niciodată, decît retezat.

Ce vană încercare a făcut Ulysse !

Cum îţi poţi astupa urechea interioară deschisă spre sunetele eterne ale lumii ?

Moscheia părăsită adăposteşte totuşi muzeul arheologic, poarta de fier este lăcătuită şi piaţa se deschide într-un parc cu alei de palmieri, parc dincolo de care se ridică în amfiteatru oraşul nou. Spre port, cetatea. Frourio. Printre automobile şi motociclete, un ,,comis“ duce de frîu un cal înşeuat cu harnaşamentul plin de paftale lucitoare — pasiunea Orientului — avînd în şa un băieţandru începător în ale echitaţiei. Desigur, nu rezistăm tentaţiei de a ne poza în parc. Tot Fuji-color. Ştiu că în oraş se află şi mormîntul lui Kara-Ali. Ştiu că şi sîngerosul amiral se prevalează de sacra datorie de a fi executat ordinele împăratului care-i dădea pîinea, solda şi onorurile. îi refuz skipperului dorinţa de a-i vedea mormîntul. Nu era Kara Aii, era altul, reprimarea revoluţiei, a dorinţei de libertate este legea tiranică a imperiilor cotropitoare ; aici nu acest caracter legic al imperialismului cretin
prin însăşi structurile şi finalitatea lui se discută, se discută excesul de zel al servitorilor absolutismului şi dictaturii. Lipsa lor de apartenenţă la umanitate. Posibilitatea Auschwitz-ului, a masacrelor din lagărele de refugiaţi palestinieni, posibilitatea lagărului ca formă monstruoasă a puterii se discută. Şi existenţa legiferată a torţionarilor. Libertatea lor absolută în monstruozitate. Nu ne interesează Kara Aii. Nici n-am putea suporta blestemele celor 70 000 de sfîrtecaţi cu iataganele, de spintecaţi cu hangerele, de împuşcaţi şi decapitaţi cu securile de luptă,
adunate an de an, de mai bine de un veac, deasupra pietrei 2ui de mormînt. Aşa că salutăm biblioteca purtînd numele patriotului cărturar Adamantios Korais, pornit din acest tragic petec de stîncă şi ne rătăcim pe o stradelă
pietruită, în pantă şerpuitoare, pavată cu pietre, presărate cu ramuri de pin şi de brad, plină de ghirlande de brad şi steguleţe.

Este o sărbătoare, hramul unei biserici albe, tihnite, aşezată între arbori vechi. Femei gătite ţinîndu-şi copiii de mînă, aceleaşi chipuri de sfinţi ca în bisericile noastre,
călugări şi preoţi, bătrîni din „consiliul parohial" pe băncile de sub platani, o atmosferă care-mi aminteşte de co-
pilărie... Ne întoarcem la iaht coborînd pe esplanadă. Torid. Prăvăliile deschise. Puiu se opreşte în faţa unei librării care expune pe panoplii turnante foto-tablourile unui fotograf artist : Georges Meis, editate de el însuşi în studioul Meis din Atena. Meis are harul să surprindă amănuntul pitoresc şi să-l recompună după un desen

care
îl esenţiâlizează. Culorile sînt nete, orbitoare, agresive. în
afara unor portrete expresive de ţărani bătrîni, pe chipul cărora timpul şi-a îndeplinit lucrarea dîndu-le o frumuseţe
tragică, Meis are acolo peisaje egeene. Puiu ţine neapărat
să am de la el un asemenea peisaj în amintirea acestei croaziere. Alegem două exemplare identice. Pentru skip-per şi mus. în prim plan clădiri tipice de un alb orbitor. Apoi marea azur. Apoi, în ultim plan, o faleză stîncoasă, brun-roşcată şi cerul. Cerul egeean. Şi-n acest cer de smalţ, dominînd întregul, un pescăruş bătut de o lumină crudă, de amiază. Să sperăm că le vom putea proteja de umezeala mării şi că vor constitui alături de ceea ce am adunat fiecare de prin lume, un sîmbure de adevăr al acestei clipe. Esplanada este bîntuită de căldură ză-cută. Puiu derobează întru prospectarea preţurilor. Ben-zina la echivalentul dolarului. Apa îmbuteliată, 64 de drahme. Din nou binecuvîntarea echipajului deasupra capului cîrlionţat şi mustăţilor tuşinate ale maistrului Dumbravă, de la nava-bază *Tismana.* Borsecul nostru explodează într-o jerbă de bule de cum îl desfacem. Ah ! Dacă am avea şi un frigider. Măcar unul mic, de auto-mobil — O „Dacia 1300“, strigă musul plin de entuziasm.
La naiba ! Chiar o „Dacia 1300“ cu număr grecesc, al-

bastră, prăfuită, rulează lent pe esplanadă. A ajuns deci şi în Chios. Puiu poate aprinde furnalul lui afurisit. O supă fierbinte nu mai poate să ne facă nici un rău. Oricum, nu va atinge temperatura mediului înconjurător. Aerodromul este undeva în spatele hotelului. Vedem avionul de pasageri făcînd manevra de aterizare. Cei din Mytilene, cu toate că sînt la origine eolieni, şi-au organizat mult mai bine ghidul pus la îndemîna turiştilor. Dealtfel ghidul lor este şi semnat de alcătuitor. Asta înseamnă o responsabilitate în plus. Mîncăm decent în cabină răbdînd stoic căldura de iad a careului. Nu vrem să ne etalăm cristalurile în cockpit, concurîndu-i pe cei serviţi alături de chelnării înclinaţi respectuos, rapizi şi, bănuim, silenţioşi.

CHIOS. DUPA-AMIAZĂ LIRICA

Deci, aici la colţ ne despărţim. Musul se întoarce în Agora şi unde-1 va duce imaginaţia. Skipperul şi-a propus să descopere Chiosul familial, secretul incintei-parc şi pe al cetăţii genoveze „Kastro“, nu departe de „castrul[11] roman. La molul gării maritime un ferry-boat din clasa celor care fac naveta între insule şi Pireu, cu pupa transformată în punte de ambarcare a autovehiculelor. Torid este un fel de a alinta cazanul în care fierb, cutreierat vag de o briză la fel de fierbinte. Nu ştiu nici o boabă grecească, dar ghidul local numeşte cetatea „Kastro“, iar cel din Mytilene are un mic dicţionar de termeni turistici în engleză, franceză şi germană.

Am găsit tot ce-am dorit, din Istanbul pînă la New York, vorbind româneşte, voi găsi şi aici. Iată un grup de bărbaţi cumsecade, bruneţi şi mustăcioşi, aşa cum le stă bine unor adevăraţi bărbaţi.

Bună ziua ! Fiţi buni, pe unde ajung la „Kastro[11] ? !...' Frourio ' mai adaug ; dar nu este nevoie.Rapid, unul din mustăcioşi îi salută pe ceilalţi, ofe-rindu-se drept ghid. Vorbeşte greceşte. Vorbesc româ-neşte. Din timpuri imemoriale am avut legături comer-ciale. O vreme, pe lîngă porturile de la Pontul Euxin, cetăţi-port aidoma acestora şi mai tîrziu cultura bizantină,
ei ne-au dat arhimandriţi, o sumedenie de stareţi şi călu-gări (era şi acesta un mod de a coloniza), ba şi domnitori,
unii cărturari şi patrioţi, alţii doar funcţionari puşi pe căpătuială ; au fost la noi mari neguţători şi armatori, Ştefan cel Mare şi-a trimis pînzarele cu mertice la Sfîntul Munte şi au tot venit merticele la Sfîntul Munte pînă la vodă Cuza ; aşa că trebuie să ne înţelegem. Intrăm într-un
labirint de ulicioare care se deschide dincolo de molul pentru pasagere. Este ora siestei. Căsuţe de mahala brăi-
leană, ori bucureşteană, ori constănţeană, acoperite cu olane cîndva roşii, umbrite de platani seculari, cu bolţi de viţă, cu iasomie şi oleandrii, cu tufe amărîte de pătlă-gele roşii, bătrîni săraci, sîntem în lumea contrastului acestuia cumplit între sărăcie şi bogăţie, o altă ulicioară, o casă cu balcon şi în balcon o fată frumoasă cu mari ochi negri, şi adînci ochi negri şi lungi plete negre, skip-perul nu are pinteni pe care să-i zornăie, nici spadă s-o zăngăne, nici pălărie cu care să omagieze frumoasa din cuibul acela solitar, salutînd-o cu plecăciune şi măturînd pietrele cu penele de struţ ; cascheta albă şi ancora spun totdeauna poveşti mincinoase fetelor frumoase, ea vine şi se sprijină de balustrada balconului, tăcută, fără un semn, o nu, nu este dintre fetele care-o slujesc pe Cotis pentru că iată, apare stăpînul de casă, sau numai tatăl. A fost o privire. Atît.

— Plecăciune, fată frumoasă, au spus ochii skippe-rului.

— încotro, călătorule ? au întrebat ochii fetei.

Apoi trecem pe lîngă un cimitir otoman cu pietrele tombale din marmoră răsturnate în iarba uscată, în spa-tele lui zidul cetăţii, cenuşiu, un oţetar trist, balconul dispare după colţ şi stradela intră pe sub arcadele sumbre
ale unei porţi-bastion, mirosind a beci şi piatră roasă de igrasie.

— Kastro ! spune ghidul meu.

—

— Mulţumesc !

Desigur, a aflat că sînt român. Desigur, mi-a recomandat o plimbare în Agora. Ne despărţim. întotdeauna cetăţile mi-au creat complexe. Stări interioare contradictorii, Pentru că sînt o mulţime de variante ale cetăţilor. Nu tehnice. Morale. Etice. Deci, cetăţi şi cetăţi. Una este cetatea Sucevei între zidurile căreia se închega prin veacuri ideea de suveranitate şi apărarea ei şi alta, să zicem, cetăţile răspîndite în Lumea Nouă de cotropitorii spanioli spre a-şi apăra statutul de stăpînitori silnici, împotriva popoarelor subjugate. Alt statut moral. Altă structură interioară. Chiar altă arhitectură interioară, cu un sistem ingenios şi diabolic de temniţe şi celule, garnisit cu săli speciale de tortură, un întreg arsenal de ideimijloace elaborat de Forţa nelegitimă spre a stăpîni şi suprima libertatea stăpînilor legitimi.

Am văzut aceste cetăţi la Cartagina — în Columbia — celebra San Felipe ; le-am văzut în Mexic şi C-uba, unele cu celule inundabile sau semi-inundabile, astfel încît întemniţaţii să putrezească de vii în nămoalele pestilenţiale, altele avînd la exterior un canal legat cu marea, numit „fossa del tiburon", groapa rechinului, unde erau aruncate cadavrele celor morţi sub tortură spre a năimi rechinii care asigurau asffel şi paza drumului spre libertate ; am văzut zeci de cetăţi feudale din inima Transilvaniei pînă la Atlantic şi de la Atlantic la Mediterana, mai toate slujind Puterii, mai toate cu un net caracter de clasă ; am văzut oraşe-cetăţi, ceea ce este cu totul altceva, simbol al emancipării drepturilor cetăţeneşti, cetăţi circumscriind comunităţi laborioase putîndu-se apăra de oştile feudale sau chiar regale, uneori cu tendinţe de hegemonie asupra spaţiilor rurale din jur ca Braşovul şi Sibiul ; şi iată acum acest ,,kastro“ genovez-otoman ridicat probabil pe locul vechiului oraş-cetate grecesc, infirmîndu-i statutul de libertate şi stăpînind insula prin arme.

Cetatea Albă (Mauro-Castron) şi Caffa la Marea Neagră, Galata la Istanbul ţin de acelaşi desen al politicii comerciale genoveze ca „Frourio" în Lesbos şi „Kastro" în Chios. Fortăreaţa care stăpîneşte localnicii, care fixează preţurile exportului cu mult sub nivelul pieţii, pe cele ale importului, mult peste preţul la producător, care asi-

gură portul şi ţine la respect navele piraţilor, adăpostind
o garnizoană capabilă să impună voinţa şi interesele stă-
pînilor, adăpostindu-i pe colonizatori sau, aici, pe intruşi.
Cetatea, ţinînd de geniul malefic al omului, de obsesia
lui de a se delimita la infinit pe căprării, de a parcela
Terra după culoarea pielii şi a părului, după religii şi
idei politice, după clase şi numărul de la încălţări. Su-
perba lui stupiditate mereu găsindu-şi zei tutelari de
mare onorabilitate, mai toţi credibili şi ventrilogi ; în
numele cărora şi sub protecţia cărora, de multe zeci de
mii de ani ne tot vînăm unii pe alţii agitînd deasupra
hecatombelor de cadavre marile flamuri ale dreptăţii
fiecărei căprării. Ferească sfîntul să mă audă maiorul !
M-ar vîrî la carceră pe-o veşnicie.

Sînt în incinta cetăţii.

Asta înseamnă că văd zidul din interior. De fapt zidul multifuncţional. Larg de cîţiva zeci de metri la bază. zidul
încorporează un labirint de încăperi : săli de arme şi comandament, cazărmi, grajduri, depozite de muniţie, săli
de mese, depozite de alimente, antrepozite, astăzi transfor-
mate în magazii şi în crescătorii de şobolani. Abia st mai văd scările şi punţile de tragere, qrenelele s-au macerat, bastioanele sînt în ruină.

Este o stradelă lată de doi trecători, în pantă cotită, pavată cu lespezi de piatră roasă de paşii zecilor de gene-
raţii, deci o stradelă în plină cetate, întrucît cetatea „Kas-
tro“ adăposteşte un oraş „intra muros“, acesta şi fiindu-i rostul. Un oraş vechi, clădit pe verticala unor case cu parter înalt şi un cat, un labirint de străduţe şi ulicioare stăpînit de pisici (labirintul este o invenţie a lumii egeene)
în care lumina de plumb lichid se joacă de-a cubismul, repartizînd umbrele după o geometrie exactă, sînt căsuţe
"sordide la care se ajunge escaladînd trepte verticale, clă-
dite pe platforme de stîncă umanizate de cîte-un smochin
cocîrjat şi prăfuit. Totul miroase a zidărie veche, ireme-
diabil canceroasă. Rătăcesc de pe stradelă pe stradelă ca
într-un joc de atenţie din revistele pentru copii, mă întorc

de unde-am plecat, ca să ajung de unde m-am întors.

Oţetari prăfoşi îşi fac loc printre bolovanii gardurilor.
Sînt şi petece de grădină unde roşiile s-au şi ofilit, iar
măslinii putrezesc de oboseală, apoi este o biserică spa-
ţioasă avînd curtea în terase umbrite poate de platani,
apoi simt cum mă pătrunde o istoveală ancestrală, ca şi
cînd aş fi cărat în spinare, sub bici şi ferecat în lanţuri,
tot
muntele de piatră convertit în „kastro". Apa de la canale
curge prin rigolele de piatră. O bătrînă vorbind singură
hrăneşte o hoardă de pisici care sar înfometate de pe
ziduri şi terase, ca şi cînd şobolănimea le-ar ţine
asediate
de-o veşnicie. Cine vrea să înţeleagă mai bine felia de
istorie numită Evul Mediu este bine să vadă oraşul-ce-
tate Carcassonne în Franţa şi de ce nu, „kastro", în
Chios. îmbuibat de odorile exalate de tencuielile muce-
găite şi rigole, de pietrele încinse de soare, evadez din
„kastro" pe o fostă poartă, astăzi fără gărzi şi bîntuit de
gînduri pioase vreau să văd un monument de artă
creştină
timpurie, ridicat la intrarea unei grote : Panaghia Aghio-
galoussena. M-am izbăvit pe un soi de bulevard care se
transformă în drumul asfaltat spre Vrondados. Blocuri-
vilă, un început de oraş modern, salubru. Opresc un băr-
bat sobru, coborît dintr-un automobil. Omul este grăbit
şi
binevoitor cu răceală.

— Panaghia Aghiogaloussena ?

Ridică din umeri şi arată spre Vrondados. înţeleg că
este departe şi că nu pot ajunge apostoleşte. Mă reciclez
pe loc. Dacă nu pot stabili legături cu epoca
creştinismului
timpuriu, să vedem cum au valorificat grecii
contemporani
cultul celor vechi pentru locuinţele somptuoase, echili-
brate, dotate cu săli de baie şi piscine, pline de obiecte
de
artă, încadrîndu-se perfect în mediu, aşa cum spun spe-
cialiştii că le-ar fi avut elinii de-atunci, oameni veseli,
artişti înnăscuţi, popor dotat cu geniul iscodirii, al echili-
brului şi al multora din darurile care împodobesc specia.
Văzusem de dimineaţă de unde începe oraşul nou. Feno-
menul creşterii în cercuri concentrice nu este propriu nu-
mai arborilor. Să numărăm vîrstele oraşului, venind de
odinioară spre astăzi. Păcat că edilii nu se obosesc să
transcrie cu litere latine, numirile străzilor şi ale pieţelor
scrise cu litere greceşti. I-ar ajuta pe turişti, ajutîndu-şi
propaganda turistică. Foarte puţină lume mai ştie astăzi
în lume alfabetul grec, indiferent de faptul că el se folo-

seşte intens în ştiinţele matematice. Flerul de călător în-
răit mă scoate în capătul parcului opus agorei. Aici sfîr-

şeşte abruptul. Şi de aici în sus începe oraşul nou. Oraşul care nu dezminte gustul grecilor şi nici plăcerea lor de a locui într-un spaţiu în care somptuosul se întîlneşte cu funcţionalul şi cu arta. Ce vor fi fiind altceva decît negustori şi mici industriaşi şi meseriaşi stăpînii acestui cartier de vile etajate în stradelele în pantă abruptă, cartier încă în facere, cu o parte din temelii înfiptă în coastă, cu alta susţinută pe pilonii din beton înfipţi în pantă ? Totul mi-aduce aminte de fermecătorul Warthe al Braşovului, desigur fără brazii lui şi fără spaţiile lui largi. Zidarii de aici folosesc zidăria americană, adică două rînduri de cărămizi zidite în paralel păstrînd între ele un spaţiu termoizolant, se pare că ameliorat printr-o umplutură cu vată din sticlă, asta la o vilă aflată la roşu. Urc aproape de 70°, o „Honda " vine năprasnic la vale, automobilele parcate pe lîngă ziduri îmi dau senzaţia că vor veni peste cap, garajele sînt încorporate în case, terasele sînt şi grădini, acolo unde există un spaţiu de rocă s-a cărat pămînt (de unde) şi s-au aranjat straturi de flori suave, munţii acum violet stăpînesc o parte din orizont şi de pe terase se vede marea mult mai bine decît o văd eu de pe stradă. Urc pînă întîlnesc golul. Golul pietros, spinări şi şei şi văi abrupte, extravilanul semănat iar cu case împrăştiate ici, colo, golul stăpînit de lumina căzută într-o reverie liliachie plină de beatitudine,.. Iată că grecii contemporani au păstrat gustul celor vechi pentru portice şi pergole, au schimbat ornamentele în piatră — prea scumpe sau poate din lipsa pietrarilor-artişti — pe ornamente din ipsos păstrîndu-le modelele : rozete şi volute, palmete şi măsline ; iată că terasele-grădină fac legătura lirică cu spaţiul seren al insulei şi că s-a făcut ora ca rătăcitorul să redevină skipper, abandonînd pe stradela abruptă toate întrebările fără răspuns ale acestei lumi atît de apropiate cu care, paradoxal, n-a putut stabili nici un schimb de mesaje. Sînt locuri pe Terra unde contactul se face instantaneu, de cum aşezi talpa pe pămînt. S-a întîmplat ceva, un termoizolant nevăzut s-a aşezat între noi, cunoscuţi de cînd lumea, producători şi beneficiari încorporaţi aceluiaşi organism viu, spaţiul balcanic, lucrul mi se pare nefiresc şi dăunător.

Lesbosul, printr-un puternic al zilei obtuz, i-a refuzat lui Homer, bătrîn şi orb, dreptul la cetate. Chiosul i l-a oferit, trimiţînd veşniciei unul din mesajele umane cele mai complete, atunci cînd academiile Europei nu existau pe nici o organogramă. Este o pace adîncă în spaţiul familial al oraşului, o pace aproape patriarhală dacă n-ar fi „Hondele". Se aud clopotele chemînd la vecernie. Probabil agora s-a închis. Las în urmă nostalgia vagă a corăbierului fără obiect precis, amestecată cu o bucurie de cărvănar şi oier transformat de întîmplare în agricultor stabil... Mîine apucăm drumul întoarcerii spre casă. Am stat mereu pe muchea asta tăioasă, care desparte ceasul plecării de cel al întoarcerii. Oraşul s-a molcomit. Este vremea incertă cînd se schimbă briza. încep să se presimtă miresmele uscatului. De piatră încinsă şi oleandru, de palmieri şi trandafiri şi, insinuant, ameţitor, excitant ca un afrodisiac, cel de terebint.

Debuşez pe esplanadă şi mă izbesc nas în nas cu preacunoscutul indicator de interzicere, cerc roşu cu mijlocul alb, adică „circulaţia interzisă în ambele sensuri[1]", plantat de municipalitate în mijlocul arterei care dublează cheul. Explicaţia este imediată şi fără echivoc. Toate automobilele parcate pe esplanadă au dispărut. Locul lor l-au luat mesele şi scaunele stivuite sub parasolare. Cafenelele, cofetăriile, barurile au cucerit esplanada pînă aproape de cheu. Localnicii au ieşit cu familiile să privească portul, să se răcorească, să mănînce o îngheţată, să bea un Pepsi-Cola. Din arteră comercială pe mol portuar, esplanada a devenit un mare local în aer liber. Aproape că mă simt stingher defilînd pe toată lungimea ei, sub ochii iscoditori ai celor instalaţi la mese. Se aude în surdină muzica reprodusă pe tonomate. Destinul lui *Hai-Hui 2* este să piardă în fiecare port ceva din el. Vecinii noştri de la hotel sînt la cină. Iluminaţie festivă, toalete de seară, chelnerii cu dinerele lor impecabile, muzică, înserează. Adică crestele catapultate în cer iradiază o lumină de un mov palid, care pătrunde albastrul cerului şi albastrul mării, făcîndu-le să şoptească o incantaţie păgînă... Apoi, cerul şi marea restituie munţilor movul astfel binecuvîntat de zei, care se reaşază în pietre, devenind violet: Este o scurtă ceremonie spre roşu cardinal.

apoi spre purpuriu, apoi munţii se înalbăstrese, sălbăticindu-se, după care întunericul străveziu se ridică din adîncurile mării înlănţuind oraşul, într-o clipă de tăcere complice. Apoi este noapte şi în lumina zodiacală de un verzui opalescent, munţii oficiază solemn taina trecerii lor în legendă.

Stăm în cockpit şi ne luăm rămas bun de la Chios. Nici un fapt deosebit n-a umplut cu senzaţional escala noastră cuminte. Esplanada este luminată cu economie, lo-
calnicii sînt sobri, nicăieri ritmul drăcesc al muzicii moderne, nicăieri pulsul de noapte al marilor porturi, ori al marilor staţiuni turistice. Un brav orăşel patriarhal, dominat ziua de zeul negoţului, stăpînit seara de bunăcuviinţă familială, fără excesele celor care confundă vacanţa cu orgia şi escala cu dezmăţul. Nu sînt nici pe departe „mormon", desigur, este aici un plus de austeritate,
este un statut insular uşor influenţat de monahism ; dar Chiosului şi amintirilor lui îi stă bine aşa...

— Un iaht la acostare ! spune Puiu.

Ohe, strigă femeia de la eche şi ne face un semn imperativ să degajăm cheul. Blondul bărbos aruncă ancora la prova. Filează parîma. Femeia pilotează iahtul în mers înapoi cu motorul (desigur un im-bord, un Volvo Penta ultra silenţios), cu mînă sigură. Puiu sare pe cheu. Trage iahtul cîţiva paşi, degajînd spaţiul necesar acostării cu pupa. Femeia în costum de baie ne întreabă prin semne de ce nu stăm la cheu cu pupa, regulamentar. Pentru că nu vrem. Politeţea noastră (tot cheul e liber pe zeci de metri), faptul că preluăm barbeta şi o legăm la nu se ştie ce fier beton, că iahtul nostru este mai mic, că n-are tendă, motor Volvo-Penta şi inoxuri, nu înseamnă în nici un chip că putem primi ordine. Chiar de la o skipper-nimfă... Este un splendid iaht din fibră sub pavilion vest-german, are la bord un cuplu şi o pisică, tipul este bărbos, skipperul-nimfă face bucătăria rapid şi-i serveşte masculului o salată copioasă într-un lighenaş din plastic, api'oape lighean. Omul mănîncă raţional conţinutul, clupă care, sfidînd ceea ce se petrece în restaurantul hotelului, duce ligheanul la gură, sorbindu-i conţinutul cu desfătare vădită. Apare din interior o pisică neagră care se aşază pe copastie. Careul spaţios este iluminat electric, scoţînd în evidenţă furnirul în culori tandre, tapiţeria somptuoasă şi inoxul.

Se pune muzică şi cei doi proaspăt veniţi fumează relaxaţi. Apare poliţistul în alb cu motoretă şi radio portativ.

— Mîine vă prezentaţi la formş, zice poliţistul.

•— O.K., răspunde bărbosul.

La *Hai-Hui 2* se dă stingerea. Echipajul comentează monosilabic toate superlativele iahtului abia sosit. Mormăiala se încheie cu laitmotivul skipperului în asemene? confruntări.

— Greşeala fundamentală a fost eă nu l-am făcut de 8 metri !

Apoi se mai vede o vreme reflexul apelor din port oglindind luminile cheului esplanadă pe luciul mat al roof-ului...

DRUM COMPAS:NORDUL!

Vineri, 1 iulie ora 05,30 iahtul *Hai-Hui 2* este legat la cheul portului Chios. Puiu a predat *Transit-Log-ul* încă de ieri. Aseară a schimbat bujiile vechi cu cele „Champion", cumpărate la Istanbul. Se face controlul de rutină al greementului, se reverifică siguranţele întinzătorilor, echilibrarea catargului, se face plinul rezervorului de benzină, se reaşază canistrele cu rezerva de apă,

se pun la îndemînă ustensilele de alimentare. Musul trage **tot** mai mult spre funcţia complexă de secund. Ii place să primească o listă cu toate lucrările pe care le are de îndeplinit, apoi să fie lăsat în pace, dăruindu-se îndeplinirii lor cu o meticulozitate de maximă responsabilitate. S-a creat la bord nu numai o atmosferă dinamică de lucru ; dar şi un statut de cooperare pedagocico-didactică. Skip-perul, dacă vrea să-şi formeze un echipaj de trei, sau de patru, renunţînd la improvizaţiile de fiecare vară, are

obligaţia elementară şi responsabilitatea morală a instruirii acestui echipaj al cărui pilon, prin natura obiectivă a faptului că Vasile Olteanu din Oradea a devenit coproprietar, este Vasile Olteanu din Oradea. Desigur, băiatul ar fi putut da faliment din o mie şi unul de motive, începînd cu răul de mare sau un complex de inadaptabilitate şi sfîrşind cu o incompatibilitate afectivă. Nu s-a întîmplat să se manifeste nici unul din motivele care ar fi condus la faliment. Dimpotrivă. S-ar părea că Vasile Olteanu are aptitudini de velist de croazieră, o largă deschidere spirituală spre esenţa lirică a croazierei cu vele, un caracter ferm, priceperi tehnice, este frecat cu lumea instituţiilor de toate genurile, se descurcă excelent în cotidianul porturilor şi în relaţiile uzuale iaht-oficialităţi. Examenul a fost trecut cu bine. Obligaţia skipperului este să-i creeze condiţiile necesare spre a-1 forma ca timonier de croazieră, ca secund de croazieră şi ca skipper de croazieră.

Ceea ce s-a şi făcut, începînd de la însuşirea limbajului marinăresc de iahting, pînă la cele dintîi noţiuni elementare de lucru pe hartă.

La ora 05.45 este un exces de lumină transparentă în care munţii din piatră au o culoare ciudată pentru nişte ochi învăţaţi să descopere majestatea serenă a Negbiului.
Ori a Ceahlăului. Clipa în care tentaţia irealităţii are tendinţa să răstoarne echilibrul între real şi fantastic este depăşită prin concreteţea matematică a întocmirii fişei de navigaţie Chios-Canakkale, pentru că am stabilit să ne întoarcem la Qanakkale'fără nici o escală. Experienţa de la sfîrşitul lui iunie conduce la concluzia că, din punct de vedere hidro-meteorologic, nu pot fi schimbări radicale în regimul vînturilor, al ploilor şi mai ales al depresiunilor născătoare de fron'uri. Se poate estima o regularizare a vînturilor termice, deci a brizelor, pe direcţia noastră de marş bătînd de la travers ; de-asemenea o întărire a vînturilor de izobare, cu o mai manifestă prezenţă a efectelor vîntului Meltemi. vînt de nord şi nord-est, deloc favorabil; cu vînturi dure de NE. în Dardanele şi în Marea Marmara ; iar în Marea Neagră cu condiţii favorabile pentru croaziera cu vele. Desigur, sîntem obosiţi. Nu este vorba de oboseala aceea plăcută, resimţită după o zi de efort, cînd o masă suculentă, un pahar de vin şi un somn

cinstit

ne restituie zilei următoare, proaspeţi şi dinamici. Este o altfel de oboseală, năclăită, zăcută în nişte celule placide, **o** acumulare de stări inerţiale care slăbeşte promptitudinea reflexelor, care labirintizează gîndirea, o face greoaie, cu soluţii mediocre, oboseală a simţurilor interpunînd între ele şi lume un fel de ecran-estompă ; oboseală leşiuită aducînd la bord un fel de saţietate scîrbită faţă de mirosurile careului,- al supelor mereu aceleaşi, al apei de băut din ce în ce mai calde, duhnind a plastic încins, o oboseală lehamite, cu atît mai periculoasă cu cît are tendinţa să înlocuiască atenţia distributivă şi curiozitatea activă, cu o indiferenţă letargică. Skipperul cunoaşte boala, a trecut prin ea cu eforturi clure de voinţă, autoflagelîndu-se cu toate sarcasmele de care mai era capabil ; contează pe antrenamentul lui gimnastic care sâ acopere timpul croazierei şi pe rezistenţa lui soldăţească ; sperînd ca musul-secund să acopere perioada de 10 sau maximum 15 zile cîte ne despart de Tomis, prin acelaşi antrenament sportiv, prin yoinţă şi tinereţe.

La ora 06.00 temperatura în cabină este de +23° Planul de drum prevede ca după escala pentru forme la Canakkale, să facem o a doua escală de-o oră la Gelibolu pentru a saluta prietenii temeinici de-acolo, pe Yakup Aksoy, bravul armator care l-a scos pe *Hai-Hui 2* de pe bancurile de nisip de la cap Karakova ; apoi o traversadâ a Mării Marmara, pînă la Istanbul ; escală de cîteva ore pentru completarea proviziei de apă, forme la Biiyiikdere şi, de acolo, traversadă fără escală pînă la Tomis. Ne explicăm motivul supravieţuirii ierburilor pe aceasta insulă de piatră. Roua de dimineaţă, groasă, acoperă iahtul ca şi cînd ar fi plouat. La 06.40, oră acceptabilă să pornim motorul nostru nu prea silenţios, skipperul dă mola şi musul-secund porneşte motorul la „sfoară[11]. Bujiile „Champion“ se dovedesc impecabile... Ieşim cu motorul din portul Chios. Dimineaţa este împîclită, în golful Chios evoluează bărci pescăreşti, oraşul, insula, munţii încep să-şi recîştige dimensiunile fireşti, raportul nostru cu ele devine exterior şi contemplativ. Avem în babord bastioanele cetăţii văzută ieri din interior ; bastioane ridicate pe spinări de <t.încă, dominînd faleza, apoi periferia oraşului

şi drumul spre Vrondados. Puiu opreşte motorul şi-l amarează in poziţia de marş. Este o boare abia simţită care
nu se lasă prinsă de genovezul 2 şi, după ce ne amăgeşte,
se pierde în luciul uleios al mării de un albastru dens, mat,
netulburat de lumina difuză a dimineţii. La bord se instau-
rează lenea. Facem plajă privind un banc de peşti care, sărmanii, s-ar vrea zburători, dar nu au nici o şansă. Se reped din adine la suprafaţă, de unde încearcă o desprin-dere caraghioasă şi falimentară. Bieţii de ei. Au toată bunăvoinţa ; dar le lipseşte esenţialul : aripile. Lochul a totalizat 3004 mile marine, suma croazierelor lui *Hai-Hui 2*
acoperind o traversadă a Atlanticului şi a încă ceva pe deasupra. Văzut în lumina calcinată a primei zile din iu-lie, Chiosul are în el ceva selenar, o izolare în atemporal şi geologie. Aşezările umane nu-1 marchează şi nu-i schimbă fizionomia primordială. Raportate la întreg, sînt nesemnificative. Vrondados abia haşurează spaţiul dintre faleza înaltă şi poala plină de canioane verticale şi groho-
tişuri. Nicăieri coşurile înalte ale semeţiei tehnocrate spur-
cînd lumina. Unde plugăresc ionienii contemporani, nu ne
putem dumiri. Aici se aplică fără nici un fel de metaforă zicala : „scoate bani din piatră seacă“. Dincolo de Vron-dados drumul de asfalt urcă în serpentine abrupte culmile
Epos şi Marathovounos, ca să coboare pe coasta de vest la Volissos. Caut prin binoclu statuia Marinarului dispărut,
n-o descopăr, în schimb descopăr portul de pescari şi la nord de tîrgul străvechi, descopăr prin lentile monastirea Mersinidiou. O vastă aşezare monahală înconjurată de ziduri, construită pe faleza stîncoasă, sprijinită de coasta muntelui (desigur, am fi putut intra în portul Vrondados, pentru o escală de o oră, asta ar fi însemnat consum de benzină ; desigur, am putea să ne apropiem de coastă sub
un cablu şi eventual am putea să debarcăm şi să batem la porţile monastirii, dar imaginaţia noastră funcţionează lînced şi pe urmă ce s-ar întîmplă cu ţinuta academică a croazierei, dacă am transforma-o într-un turism nautic cu mărunţişul ?), aşezare monahală sugerînd, văzută prin bi-

noclu, pacea şi solitudinea biblică. La 09.15 se ridică un preambul la briză. Puiu tangonează genovezul şi stă la eche, în vreme ce skipperul întins la puntea prova, se dedă trîndăviei celei mai neruşinate, bîntuită de pe acum de regrete şi nostalgii. Ar trebui să pună căpăstru cotidia-
nului, să-l frece în zăbală pînă-1 îngenunche şi, fără să-i dea bună ziua, să-i smulgă rutinei un concediu de un an, ori doi ani de hoinăreală prin lumea mare, prin insulele de corali şi arhipeleagurile Pacificului, binecuvîntînd ali-zeele şi soarele şi nesfîrşirea apelor şi sacra armonie a naturii şi grandiosul ei răsuflet, să sară dintr-odată din zecile şi sutele de zale ale armurii personale, care-1 apără
de grosolănie şi ură, de prostie şi reavoinţă, să sară în acel
an al libertăţii lui aparente. Ah, trîndăveala, ce agitator subversiv, ce sfetnic rău şi dubios ! Ce lucid apare de la puntea prova, dublînd insula Chios pe **o** lumină care se regăseşte în culoare, ce lucid apare întregul sistem care-1
aserveşte pe skipper cu **o** diabolică ştiinţă a iobăgirii. De la dulcele gîngurit prin somn al copiilor, pînă la perfidul zîmbet al prietenilor lui, editorii Bildungsromanului „Bio-grafii" ; de la trăncăneala goală de şedinţă la amintirile pămîntului natal, de la primăverile care despletesc cosiţa luncilor, pînă la salcia care plînge la căpătîiul alor lui aşternuţi pămîntului, de la veghea duioasă a Doamnei sale,
le veghea gîndurilor, de la cazmaua care-i aşteaptă truda,
la florile de piersic şi de măr, de la chirie şi întreţinere, **la**
profesiunea de credinţă şi aventurile conjuncturale care **se** numesc istorie, la răbduria, oh, Dumnezeule, preacu-cernica, preaistovitoarea, preapura, preaneomeneasca zdroabă de sine, ardere de sine şi dăruire de sine în buchisirea petecelor de adevăr şi de credinţă şi de spe-ranţă şi de izbăvire înfiripate în cărţile sale. Şi cînd te gîndeşti ce diabolică ironie, ce negru sarcasm, acest dua-
lism niciodată duplicitar, întotdeauna tranşant : în terito-riul visat şi realizat pe uscat, răscolitoarea chemare a mării şi a spaţiilor Terrei ; pe mare fiind, implacabila chemare la ordinea cotidianului. Afurisit skipper, cu şi mai
afurisitele lui nelinişti. Afurisit blestem lăsat de aed...

Ora 11.45. Briza atinge 1 metru pe secundă. Trîndăvie a trîndăviilor, lochul nu se oboseşte să înregistreze

curge-
rea domoală spre cap Dachi sau Tolos. Munţii au devenit din nou liliachii. Sînt de-o pustietate absolută. Vedem Sykiada, un sat din interior căţărat pe nişte rîpe, cu

grădini in care cîţiva măslini însinguraţi rabdă cuvioşi ză-
duful amiezii. Dublăm în aceeaşi somnolentă curgere insula Agios Stefanos (ce bine am făcut temîndu-ne noaptea de această coastă plină de stînci submarine sau abia ieşite din apă), capul Kanoni şi putem savura în tihnă frumuseţea golfului Langadas, în fundul căruia se vede aşezarea pescărească Langadas. Putem acosta pen-
tru un ceas, dar nu mai avem *Transit-Log-u\.* La ce bun să
riscăm neplăceri sau cel puţin încurcături ? Cu atit mai mult cu cît briza se ridică net şi la ora 14.15 skipperul aflat la eche notează în „Caietul de cart'[1] : viteza pe loch : 4 Nd. Vîntul din N.NE cu 3—4 m/s. Asta obligă la adoptarea unor procedee şi la stabilirea unei tactici care să ne permită traversarea strîmtorii Inusa, fără prea multe
complicaţii. Vremea eşte divină. Nici un semn prevestitor al schimbării. Marea îşi desfăşoară sărbătoreşte faldurile azurii. Navigaţia devine încîntare, plutirea dobindeşte pre-
rogativele artei. In tribord se vede clar ceea ce în noaptea
cu pricina dobîndise aspecte halucinante. Adică un şir de stînci gheboase, 'mai exact fragmente de uscat rupte de cine ştie ce seisme imemoriale care alcătuiesc p barieră
între strîmtoare şi'Insulă, insula cu o creastă netă despăr-
ţind versantul nordic de cel sudic, satul-port Inusa şi, sub creastă, albă, vegheată de tamarişti, o aşezare mona-
hală. în babord dublăm Agrelia, ţinut sălbatic şi pustiu, brun-roşcovan. Tactica are în vedere specularea vîntului, astfel încît, după ieşirea din strîmtoare, să ne facem drum
spre extremitatea vestică a insulei Lesbos, pentru a o dubla pe coasta opusă oraşului Mytilene, folosind din plin
brizele de zi şi de noapte. Procedeul care se impune este volta, bordul din care vîntul dă, obligîndu-ne să ne apro-
piem pînă la un sfert de cablu de insula Chios. Situaţia ne convine de minune, făcîndu-ne să vedem toate amănun-
tele de la uscat dintr-o perspectivă mereu nouă, sub un-
ghiuri de nerealizat printr-o plimbare cu automobilul. Deci voltă scurtă spre largul strîmtorii, apoi bord lung spre insulă, pînă cînd apropierea devine periculoasă.

Voltă spre larg şi de la capăt. Strîmtoarea care ne-a chinuit şi respins aproape 12 ore, se arată binevoitoare. Ferim plutele din poliester espandat care marchează linia

năvoadelor pescăreşti. Dincolo de strîmtoare sînt două
mari bărci pescăreşti dotate cu motoare Diesel, un fel de mini-pescadoare care aruncă năvoadele. Bărcile evoluează
rapid pe o buclă largă, închizînd strîmtoarea. Sub înălţimea Korifi vine un drum de la Marmarou, portuleţul intrat în discuţie în seara cînd am atacat intrarea strîmtorii, drum care sfîrşeşte într-un fel de stadion, cuvîntul nu exprimă realitatea decît parţial ; o platformă în care sînt înserate ruine a căror semnificaţie ne scapă şi cîteva catarge care nu pot servi decît la ridicarea steagurilor în zilele de sărbătoare. Drumul este însemnat pe planul-ghid
al insulei, fără ca stadionul respectiv să beneficieze de vreo explicaţie.

La ora 16.40 ieşim din strîmtoare, după 6 volte făcute în două ore cu vîntul direct din prova. Insula Chios începe să rămînă în pupa. între 17.20 şi 19.15 vîntul joacă, este instabil, avem timp să ne pregătim echipamen-
tul pentru carturile de noapte. De la 19.15 la 19.45 vîntul se roteşte spre vest, ceea ce nu este tocmai regulamentar şi numai parţial ştiinţific. Faţă de atitudinea brizelor în Dodecanezul de nord, skipperul a învăţat să aibă o atitudine stoică, cu toate că principial refuză supunerea
şi apatia, ba faţă de bucuriile şi plăcerile vieţii este un epicurian declarat, deci un adversar al şcolii stoice. Normal, briza de zi ar trebui să bată din larg spre uscat, deci de la vest spre est ; iar briza de noapte de la uscat spre larg deci de la est spre vest. Să admitem că ramura nord-vestică a musonului indian care se abate asupra po-
dişului anatolian, că existenţa vîntului Meltemi net din nord-est mai la larg şi prezenţa Greciei continentale sînt factori perturbatori, ca şi existenţa insulelor Chios şi Lesbos. Totuşi, ceva nu este în regulă, dar nu atît de grav încît să trec cu arme şi bagaje sub flamurile lui Seneca. La 19.45 putem ţine un drum compas de 340°, desigur, nu ideal ; dar oricum acceptabil. Vîntul s-a stabilit din NV. cu 3—4 m/s ceea ce dă pe loch o viteză de 4 Nd. şi o mare de gradul 2—3. Dacă vîntul se va menţine
constant, în cursul dimineţii de mîine vom fi la traversul celui mai vestic punct al insulei Lesbos, capul Sigri. Preluînd cartul la orele 21.30, skipperul întîlneşte un întu-

neric translucid, prin care desluşeşte constelaţiile şi, în pupa, luminile de pe insula Chios şi cap Karaburun. Astronomia, înţelegînd implicit matematicile, filozofia, deci şi studiul naturii, îşi au leagănul în aceste spaţii, adică pe un cerc cu raza de 600—700 de mile marine avînd centrul în insula Creta, să zicem, şi sînt produsul unor populaţii de mari călători şi negustori, fie pe uscat, fie pe apă. Skipperul face tot ce-i este în putinţă să-şi vadă de cart, de obligaţiile regulamentare şi, asigurîndu-se, să prevină un accident stupid cum ar fi o cădere peste bord, rezultat al oboselii «ironice care s-a instalat perfid în adîncul fiinţei lui. Aceste lucrări îi retează tentaţia de a evada în speculaţie ; ori în comentariul vieţii sociale, sau al vieţii artistice, sau al raportului mereu tensionat dintre producătorul de bunuri spirituale şi administraţia acestui teritoriu atît de imponderabil aparent, în realitate constituind unul din argumentele de prima mînă ale existenţei comunităţilor sociale în istorie. Deci, se refuză iradiaţiei milesienilor (Miletul este în această noapte undeva la sud de Chios, pe coasta Asiei Mici), prima şcoală filozofică materialistă, Thales şi Anaximandros cu teoria lui atît de revoluţionară despre materie, se refuză oricărei evadări de la eche, cu toate că noaptea este plină de viaţă, numai şedinţa senatului în agora este un spectacol de mare clasă, asta pe vremea democraţiei desigur, cînd senatul delibera în agora avînd drept asistenţă întreaga cetate şi pe locuitorii satelor învecinate ; deci se refuză tentaţiei de a se lăsa vrăjit de sirene şi încearcă să-şi consume cartul, neplictisindu-se în compania lui însuşi. Este oricum un cîştig lăudabil, celălalt neavînd cum se disimula, prezentîndu-se la cart cam mofluz, este adevărat ; dar oricum el însuşi, lucru mai greu de întîlnit la lumina zilei şi în viaţa cu măşti. Este o acomodare în doi ursuză, mai ales că skipperul îşi agaţă mereu ochelarii pe nas ca să citească compasul şi celălalt îl ironizează subţire, întrebîndu-1 la ce naibii vîntură mările cînd, oricum, a ajuns la vîrsta onorabilă a pensiei ? ! Chestiunea este tranşată de apariţia maiorului care mîrîie : „lăsaţi vorba în timpul cartului" şi se declară nemulţumit de faptul că iahtul nu este guvernat la grad, skipperul admiţîndu-şi o abatere de + 3 grade. Chestiunea ar fi devenit amuzantă dacă la ora 01.10 skipperul n-ar fi identificat luminile portului Plomari, din sudul insulei Lesbos, pre-

dînd cartul musului-secund cu consemnul ca să fie trezit atunci cînd iahtul se va afla la o milă de uscat. La orele 03.20 skipperul reia cartul. Luminile de la uscat se văd foarte aproape. După cum, undeva la zenit, se ghicesc pri-
mele semne ale preceasului de ziuă, termen nemarinăresc
şi neastronomic, pe de-a-ntregul rural şi pastoral, sem-nificînd fizic existenţa soarelui sub orizontul vizibil, semne de o infinită şi tandră poezie. Pe vremuri, una din probele de verificare a acuităţii vederii, pentru candidaţii la şcolile de navigatori, se constituia din recunoaşterea stelei Alcor, aflată lîngă Mizar, în oiştea Carului Mare. O recunosc pe Alcor, aşa că ironiile tipului de azi-noapte, cînd îmi căutam ochelarii, rămîn fără obiect Este o li-nişte absolută în care nu se aude nici foşnetul apei mîn-gîind etrava. în această linişte ancestrală, cerul de deasu-
pra muntelui Olimbos, din sudul Lesbosului, se umple lent
de o lumină verzuie, transparentă, ca şi cînd acolo s-ar fi deschis o falie siderală, prin care sistemul Pămînt primeşte
din Cosmos şi retrimite în Cosmos mesajul misterios al existenţei, concentrat într-o ipostază a culorii. Poalele muntelui, relieful şi coasta insulei plutesc într-o pîclă densă şi amorfă. Treptat, pe măsură ce soarele se ridică spre orizont, vîrfurile muntelui se împurpurează, arzînd mocnit pe un cer de un vişiniu gros. Incendiul tăcut se întinde repede în tot cerul, făcîndu-1 să ardă mocnit. Munţii ies solemn din pîcle, stabilindu-şi contururile. Apoi lumina verde-albăstrie scapără la vîrfuri şi orizontul se tiveşte cu chenare împurpurate, apoi soarele îşi arată scă-
fîrlia pe orizont, apoi se saltă deasupra, incendiind ma-rea, aruncîndu-şi culorile de-a valma peste Lesbos, siluin-
du-i măreţia şi solemnitatea cu dezmăţul acesta orgiac de
lumină tinerească şi optimistă, după care lucrurile intră în obişnuit, adică la ora 05.00 vîntul cade, lăsîndu-ne în prezenţa fascinatorie a insulei poetesei Sapho.

Drumul nostru spre Nord abia a început.

DUBLĂM LESBOS.
NOAPTEA DE DUPĂ ŞI O PAUZA DE SENS

Sîmbătă 2 iulie la orele 07.58 pauza de vînt se pare că ia sfîrşit. Iahtul *Hai-Hui 2* se află la jumătatea distanţei dintre portul Plomari şi capul Agios Fokas, la o distanţă de 2 mile de coastă, pentru a fi liber pe manevră în ipoteza aproape sigură că va trebui să dubleze insula în volte, dată fiind constanţa direcţiei N.NV. din care bate vîntul. Coasta de vest a Lesbosului este diferită ca peisaj de coasta estică, sensibilizînd echipajul. Intre coastă şi poalele munţilor se află un brîu verde de coline şi petece de cîmpie, relieful este brăzdat de văile rîurilor permanente coborîte din înălţimile de piatră, distingem net cap Gerorachi care marchează intrarea de sud în baia Kallonis, un mare golf sfredelit adînc în insulă la jumătatea ei, prin vălul străveziu de pîclă vedem, mulţumită binoclului, Vatera, localitate intrată în rîndul popasurilor estivale şi, nu se ştie de ce, skipperul are acut senzaţia atemporalităţii. Evadează din cockpitul în care musul etalează sălămăria spre a se usca la soare şi vînt şi se cocoaţă undeva în spaţiul de la verticala catargului, înregistrînd Lesbos, Aigaion Pelagos, *Hai-Hui 2.* Spaţii albastre, munţi violet, văi verzi şi o pată minusculă pe mare : iahtul. Ridicol. Ascensiunea făcută în favoarea cîştigării de perspectivă şi a comentariului substanţial îi dezumflă orgoliul, readucîndu-1 în cockpitul transformat în cambuză. Avem treabă. Altfel rotiţele noastre interioare, perfect angrenate în rutina programului zilnic, pot sări de pe axe.

Nu se ştie dacă afurisitul de mus n-a intuit foiala interioară a skipperului, pentru că. foarte candid, după ce programul de plajă al salămurilor a luat sfîrşit, îi propune să i se acorde permisiunea de a rămîne la eche singur, pentru a dubla insula în volte, permisiune care se dă pe loc. Plicticos lucru să încălzeşti marea, freeîndu-te într-un du-te-vino de la uscat la larg şi invers, pentru a cîştiga cîteva mile amărîte în drumul spre nord. Deci, o zi din viaţă închinată voltelor, spre a parcurge cele 28 de mile marine care ne despart de cap) Sigri, punctul de la care punem prova pe continent. Totul se petrece ca în-

tr-un foarte frumos film color de propagandă pentru tu-
rismul nautic. Meticulos in tot ce face, musul devine pedant în conducerea iahtului. Face voltele singur, fără ajutoi'ul skipperului trecut pe rol de pasager, îşi apreciază distanţele faţă de coastă şi cele din larg, la care execută voltele şi, văzut de pe cuşeta de veghe pare un mus fericit. Este ora 14.20, lochul înregistrează o viteză de 4 noduri. Vîntul bate din NV cu 4—5 metri pe secundă,
marea s-a acoperit cu spuma albă a berbecilor, *vive le yahting !,* cum ar fi spus fostul meu pseudo-echipier, alpinistul, dacă n-ar fi dezertat după incidentul de la cap Karakova. Cînd musul semnalează apropierea de Skala Eressou şi ruinele de la Eressos, skipperul se scutură de lene şi reintră în rutină, dînd drumul roţilor dinţate blocate într-un fel de amnezie generală, stăpînită de înregistrarea vizuală a amănuntelor de pe uscat. Munţi, golfuri, grupuri de tamarişti, case agăţate de stînci. Skala
Eressou este o staţiune balneară cu hoteluri şi vile, cu un drum de asfalt care se duce la Mytilene, ocolind insula prin nord, vedem doar turnul de fortăreaţă de la Eressos, vedem valea pîrîului Chalantra, tamariştii, pe cei care fac plajă, grupurile de măslini, bărcile trase pe plajă, ne lăsăm fermecaţi de singurătatea unor vilişoare agăţate la
subsuoara canioanelor, venim foarte aproape de coastă, volta, la larg, volta, intrăm pînă atingem cu prova stîncile din crestăturile coastei înalte, căzînd abrupt în mare •— trebuie să cîştigăm timp — şi la a şasea voltă dublăm capul Sigri. Avem în prova o stîncă-insulă, Sidoussa. în prova tribord, orăşelul Sigri şi insula Megalonissi, dominată de un far. Peisajul se umanizează. Cei din Sigri sînt pescari la undiţă. Bărcile lor joacă pe valuri. O barcă-auto-
mobil roşie ne dublează îndeaproape. Are un echipaj de pescari volubili care ne invită să vizităm Sigri, ne întreabă
de unde sîntem, de unde venim şi unde mergem. Insula Megalonissi este o pustietate cu plajă joaâă, spălată de valuri, de la care porneşte pe verticală o înălţime în care se află o grotă largă cu vederea spre larg. Pe creasta înălţimii, farul.

Nimic mai potrivit pentru o escală de piraţi. Musul dă alarma cînd prova iahtului este gata să încalece o stîncă abia ieşită din valurile mici, clipocitoare. Cînd vine întu-

nericul, vîntul abia-şi mai trage sufletul, rotindu-se r.pre
nord. Putem ţine un drum de 25°, cînd drumul compas pentru Dar danele este 10°.

Noaptea vine densă şi neagră, aducînd un calm plat desăvîrşit, garnisit cu hula rămasă de peste zi. Începe războiul nervilor. Oricît de bine legăm ghiul în ax, oricît amortizăm şocul stînd cu spinarea în şcota randei, velele bat puternic, obosind greementul şi cusăturile focului. Aigaion Pelagos şi insula Lesbos ne pun la încercare răbdarea şi înţelepciunea. Pus pe hartă, punctul în care ne găsim nu are nimic încurajator, aflîndu-se la răscrucea drumurilor care dublează Lesbosul fie prin nord-est, fie prin Vest. Ne rămîne o distanţă de 52 Mm. pînă la Canakkale, adică un timp estimat de 17 ore, dacă... Dacă vîntul.
Deocamdată îi plătim vamă. Ceasuri nesfîrşite de ruliu stupid, auzind pocnetul velelor care-ţi percutează nervii, cu ghiul scîrţîind şi smucind stupid, cu vîrful catargului balansînd stelele, urmărind fiecare pîlpîire ivită la orizont,
sub ameninţarea farului ciclop de pe insula Megalonissi, rămas la aproape 3 mile în pupa. Curentul, boarea lingavă
căzută nu se ştie de unde, roteşte mereu iahtul pe 360 de
grade, fără să poţi guverna. Nervi. Iţi trebuiesc nervi. Apoi, ceea ce era de aşteptat să se întîmple, se întîmplă. Întîi trece un caic de marfă căruia îi semnalizez disperat : „navă cu vele în imposibilitatea de manevră”. Caicul, siluetă neagră, ne dublează de foarte aproape. Duduitul motorului Diesel pune în rezonanţă corpul iahtului. Din nord vin mereu, una după alta, tot felul de nave mici cu maşini, nave care toată ziua nu se ştie pe unde naiba vor fi fost, nave cărora le pun pe comandă seria de semnale indicînd starea noastră jalnică. Nu se ştie la ce oră a nopţii — skipperul nu are cum nota evenimentul în „Caietul de cart“ — o navă cu maşini vine direct pe iaht, în ciuda semnalelor disperate.

— Puiu, la motor ! strigă skipperul.

Musul ţîşneşte buimac în cockpit şi de acolo la motor. Ritmul de lucru este sufocant. Cele cîteva minute pînă cînd poate porni motorul se transformă în coşmar. Nava vine la pintenare fără să schiţeze nici un semn că a re-

cepţionat semnalele luminoase ale iahtului. Capricios zeu Poseidon... Slavă domnului. Motorul a luat-o din loc.

— Să-l lăsăm un ceas, spune musul.

Nu consumăm noi benzina pentru a cîştiga 4 nenorocite de mile. Deocamdată ieşim din drumul trîntorului care-şi vede de ale lui, adică întinde sculele de pescuit pe un arc de cerc în jurul iahtului. Desigur, nu are luminile regulamentare de navă de pescuit cu traulerul la apă, şi ne sîcîie cîteva ceasuri bune, pînă în zori, ba venind drept spre noi, ba dîndu-ne tîrcoale în cercuri concentrice cînd mai largi, cînd mai strînse. Abia adoarme musul — skipperul înregistrează toate schimbările de ritm ale respiraţiei, de la starea de veghe pînă la căderea în somnul profund — cînd o altă navă, venită nu se ştie de unde, se precipită la pintenare.

— La motor ! strigă din nou skipperul şi din nou musul se repede buimac direct de pe cuşetă, în cockpit.

Acelaşi joc. Aceleaşi comentarii. Aceeaşi senzaţie a încremenirii timpului într-un întuneric fără început şi fără sfîrşit, gură de Hades, din care, la răstimpuri imprevizibile, se văd ieşind lent cele trei lumini care n-au nimic ameninţător în sine, ba chiar umanizează noaptea pustie : roşu-verde-alb. Sîntem acum specialişti în a descifra unghiurile sub care navele ne vor tăia pupa sau prova ; distanţele la care ne vor lăsa într-un bord sau în altul. Veghea inertă, veghea în calitate de victimă posibilă, consumă mai mult decît o furtună zdravănă. Ne consolăm la gîndul că şi noaptea asta, matematic şi astronomic, are un sfîrşit şi că, după cronometrai lui Puiu cu baterii, peste o oră se face lumină şi că, oricum, este *Duminică 3 iulie,* zi fastă după toate semnele cerului şi ale mării. Lochul, cu toate pauzele lui nedorite, a totalizat 3050,4 mile marine pînă la ora 08.10 cînd vîntul se ridică anemic, permiţîndu-ne să ţinem un drum de 35°, mizerabil ca direcţie, dar singurul care ne apropie de cap Baba. La ora 11.00 sîntem la cîteva cabluri travers de cap Baba, adică am ieşit de sub vraja malefică a insulei Lesbos care ne-a ţinut înlănţuiţi toată noaptea şi ne delectăm cu priveliştea coastei turceşti. Musul a schimbat pavilionul elen cu cel otoman. Micul dejun ne-a pus dantura în lucrare. Adică

am aruncat în mare pîinile ambalate în celofan, cumpă-

rate la Istanbul, pîini care-au mucegăit, gest care l-a ofensat profund pe zeul tutelar, ofensă plătită cu spada, după cum se va vedea foarte curînd. Trecînd la pezmeţi, verific trăinicia operei dentare săvîrşită de colonelul doctor Stănciulescu, care m-a asigurat că un rechin onorabil este un fleac pentru noile mele măsele. Doctorul are umor, şi-a prevăzut cabinetul cu un scaun rabatabil de care este foarte mîndru, scaunul seamănă întrucîtva cu un scaun electric ; dar nu asta este important. Important este că măselele din paliag rezistă. Fără asemenea aparat mandibular, croaziera cu vele de lungă durată devine un canon, sau transformă echipajul în sugaci nevoiţi să-şi înmoaie pezmeţii, înainte de a-i mînca. Un gînd de bine stomatologiei moderne şi slujitorilor ei, compasiune pentru contemporanii lui Ulysse. Cap Baba înseamnă o rîpă largă semănată cu un pîlc de case, un zid de fortăreaţă cu cîteva bastioane intacte, un far, un post militar, cîteva stînci prăvălite în mare, bătute de deferlanţi, totul dominat de înălţimi viguroase şi perspectivă largă asupra Lesbosului, încremenit fumuriu în zare. Metoda de a urca spre insula Bozcaada : volta. Bord lung pe lîngă coastă, bord scurt spre larg, atît cît este necesar să dublăm capurile care ies mereu în mare. Făcusem drumul în sens invers noaptea, aşa că peisajul sălbatic al coastei, presărată la distanţe mari cu cătune şi sate, este nou pentru echipaj. Sistemul de volte adoptat îşi arată eficienţa. Urcăm rapid cu 4 noduri pe loch. Navigaţia costieră se transformă în turism nautic, fapt care contravine principiilor skipperului, singurul vinovat de această încălcare. Adică -kipperul sacrifică posibilitatea de a lua relevmente la uscat şi de a vedea coasta dintr-o perspectivă largă, în favoarea delectării retinei cu amănunte insolite. O verticală de stîncă, două sau trei sute de metri, săpată într-o succesiune de motive paralele amintind frînghia, dispuse de la vîrf pînă deasupra nivelului mării, unde faleza plină de scorburi este acoperită de pini şi cedri rămuroşi, ferme izolate într-o pustietate arhaică, sate pescăreşti adăpostite sub umărul unei forme de teren, mirişti aurii, doar petece de culoare înnobilînd solitudinea... Hărnicim şi vîntul şi noi,

dublăm de aproape ultima peninsulă, după care harta ne arată că intrăm în strîmtoarea Bozcaada şi ne delectăm cu perspectiva pe care ne-o arată un sat turcesc, mai mult
un cătun ridicat într-un desen ciudat, chiar din malul mării. Haita noastră, eliptică de amănunte, se confruntă verosimil cu terenul, numai de la distanţă. Skipperul o ştie de la prima lui profesie : zborul. După cum ştie din experienţa croazierelor de pînă acum că, navigînd sub două mile, eforturile de imaginaţie spre a identifica dantela coastei cu reprezentarea ei grafică la scara 1:500.000
este maximă, iacînd loc erorii. Dublăm acest cap fără nume, apropiindu-ne de coastă sub un cablu. Skipperul notează în memorie o şa profundă aducînd cu peisajul de la Kumkale, la intrarea în Dardanele, probabil valea unui rîu.

Este duminică 3 iulie ora 13.30, vîntul bate voios din N.NV. cu 4—5 m/s, lochul înregistrează o viteză de 5 noduri, marea foşneşte acoperită de berbeci, facem volta să
punem prova pe Dardanele, fără să vedem dacă avem în
babord insula Bozcaada, sau pur şi simplu n-o vedem. In schimb, skipperul vede un guleraş alb, plutind gingaş şi diafan deasupra unei înălţimi, semn care-i trezeşte vigilenţa. In Egeea, nouraşul graţios indică iminenţa prăbuşirii unui vînt de înălţime sub vîntul insulelor muntoase. Nouraşul nostru se află deasupra înălţimilor de la uscat ; dar, oricum, tot în Egeea sîntem. Peisajul s-a lărgit. Munţii rămîn în interior. Avem în tribord o cîmpie joasă, pe care mari plopi piramidali o vîrstează cu haşuri verticale, înainte ca skipperul să-şi dea seama de ce plopii piramidali
intră dintr-odată în derută (sînt la o distanţă de 2—3 mile),
plecîndu-şi vîrfurile spre orizontală, ciocanul de vînt ne izbeşte din plin, smulgînd iahtul din confortul în care se complăcuse. Al doilea ciocan de vînt este şi mai violent. Guleraşul festonat s-a transformat într-o zdreanţă fumegîndă. Apăruţi nu se ştie de unde, valuri de nori cenuşii iau cu asalt orizontul. Ploaia vine nebună. I se vede limita
dinainte biciuind cîmpia. Apropiindu-se de coastă. Bulbucind marea. Musul este la prova. Schimbă focul de drum cu focul de furtună. Skipperul. ud la piele, ţine iahtul cu prova în vînt. Musul ia două terţarole la randă. Orizontul se închide, prăbuşindu-se pe mare. începe dansul. Parcă era mai bine în calmul plat de azi noapte.

Pîinea mucegăită n-a fost tocmai ofranda pe care Posei-

den o aştepta de la un echipaj civilizat, preamăritor al vremurilor în care primea ofranda pe măsura atotputerniciei lui. Cu velele de furtună ne simţim foarte bine, dar guvernăm mizerabil. în plus, sîntem uzi la piele. Orele trec, biciuindu-ne cu rafale de ploaie şi ciocane de vînt. Fugim de la coastă spre largul pe care-1 ştim închis de insula Bozcaada. La 16.55 furtuna trece, lăsînd în coada
ei hulă groasă şi un vînt de 5—6 metri pe secundă, tocmai
bun pentru a-1 pune la treabă. Cerul arată urît, prevestind
o noapte dură. Cit a fost de scurtă, numai de 3 ore, furtuna ne-a aruncat binişor spre larg, binişor la o estimare rapidă însemnînd cel puţin 8 mile. Puiu restabileşte velatura de drum. Facem volta spre a ne reapropia de uscat. Se va întuneca şi skipperul doreşte ca la căderea întunericului să se afle spre mijlocul strîmtorii Bozcaada, ca în zori să se prezinte la intrarea în Dardanele. La ora 19.20 vîntul scade la 3 m/s, la 20.10 creşte spre 8 m/s, aducînd
din nou ploaie în rafale, plafonul coboară foarte jos şi, de
cum cade întunericul, abia distingem lumina din sud-estul
insulei Bozcaada. Se impun măsuri pentru noapte. Dacă vîntul se dezlănţuie din nou cu aceeaşi violenţă, este greu să guvernezi în strîmtoare cu velele de furtună. Lipsa
focului inter marchează situaţia în speţă. Riscăm q aruncare pe stînci. A fugi cu vîntul spre a dubla insula Bozcaada prin larg este o soluţie ocolitoare, poate cea mai bună ; dar skipperul văzuse tot arhipelagul de stînci, insule şi insuliţe dintre Tavşan şi Bozcaada, lucru care-i ridică părul măciucă la gîndul că o eroare de navigaţie, oboseala, negura, l-ar putea arunca în acel labirint. Inter-
vine minusul esenţial în echipajul de doi. Ud pînă-n măduvă, skipperul nu poate lucra pe hartă. Nu-şi poate fixa un punct estimat, nu-şi poate trasa un cerc al erorilor, pentru simplul motiv că nu lasă echea din mînă. în plus, oboseala începe să-şi spună cuvîntul. Carturile mai lungi de două ore devin coşmar. Vapoarele trec fie prin strîmtoare, fie dublează insula prin larg, omul de la eche trebuie să supravegheze orizontul circular, a folosi motorul
este neeficient din pricina valurilor mari, rezerva de combustibil trebuie cruţată spre a ne ajuta să acostăm la

Canakkale chiar cu un vînt puternic din prova. Noi am văzut ce vînţuri sînt la Canakkale. Echipajul nu poate sta

la eche toată noaptea pentru a străbate strîmtoarea. Este
o limită a rezistenţei fizice care nu poate fi depăşită fără riscuri. Sîntem uzi, pătrunşi de frig şi o nevoie cumplită de somn ne îngreunează toată fiinţa. Faţă de toate aceste
date obiective, skipperul adoptă o hctărîre mediocră, dar
confortabilă. Să rămînă în derivă, ţinînd în vedere lumina de pe Bozcaada, carturile rotindu-se din două în două ore ; iar la lumina zilei să reia navigaţia prin strhntoare. i

Cel dintîi lucru de făcut este pornirea furnalului şi prepararea unei supe fierbinţi.

Este ora 20.35 cînd nu se ştie a cîta rafală de ploaie ne mitraliază fără nici o consideraţie...

Noaptea, care în mod normal ar trebui să ne despartă de cea dintîi escală a întoarcerii, este o noapte didactică. Admonestîndu-ne permanent cu bicele ei lichide, ne pune
în genunchi, obligîndu-ne să repetăm de o sută de ori : „— nu mai plec pe mare fără combinezon cauciucat ş’. caschetă de piele sau muşama !“ In disperare de cauză, musul sacrifică doi saci din polietilenă în care se protejează hainele. Le taie două fante pentru a ne scoate mîinile şi iată-ne transformaţi în nişte momii de pus in cînepă. Protejaţi în partea superioară a trupului, lăsăm partea lui inferioară pradă şuvoaielor de apă care curg în cockpit de pe sacul fragil. Ca să nu mai vorbim de braţele
rămase sub protecţia mizeră a bluzelor zise de vînt şi ploaie. Tipii care le concep, ca şi cei care le realizează ar trebui ţinuţi măcar 48 de ore sub nişte duşuri puternice, nemîncaţi şi la temperaturi scăzute. Dacă apa nu pătrunde prin mizerabilele lor producţii să fie premiaţi, să li se dea o masă îmbelşugată şi să aibă dreptul de a-şi petrece vacanţa de vară gratuit, pe spezele beneficiarilor. Dar dacă controlul acesta de calitate dă faliment, atunci, purtîndu-şi pe ghebe propriile producţii vestimentare, să fie ambarcaţi pe un cargo şi pe ploaie, să stea aliniaţi la puntea prova, secăturile cai'e iau banii oamenilor pe de pomană, făcîndu-i să-şi blesteme zilele cînd s-au lăsat înşelaţi cu atîta naivitate. Noaptea didactică (cart două ore în ploaie, un fel de semiscmn cleios de două ore, cu trupul murat şi dîrdîind, întins pe cuşeta de veghe după ce s-au găsit te miri ce schimburi uscate prin chesoane,iar cart de două ore) îşi ţine lecţiile fără să-şi slăbească
cursanţii din chingi. Adică, aceleaşi rafale de ploaie şi de vînt, nori lăţoşi ating'înd catargul, nave, lumini marcînd uscatul, pauza de sens cînd vîntul cade şi rămîne «ploaia,
sau încetează ploaia şi iahtul saltă şi rulează şi tanghează,
greementul scîrţîie, ghiul bate şi deriva se transformă într-o blestemată stare de inactivitate paralizantă, stare din care se desprind concluzii pline de înţelepciune, după cum urmează : ori motoraş irn-bord Diesel, cu rezervoare de carburant asigurîndu-ţi o autonomie de măcar 20 de ore ; ori formula actuală, dar cu benzină pentru 10 ore şi 10 ore stoc intangibil ; ori trei membri de echipaj, din care unul să poată guverna iahtul 15 minute în orice condiţii hidro-meteorologice, adică pe orice furtună, ziua. şi noaptea, 15 minute necesare skipperului să lucreze pe hartă ; ori alt iaht, un 10 metri din lemn şi fibră, cu

compartiment pentru hainele de protecţie ude, duş, radar,
radio, radio-telefon, timona protejată printr-o capotă, motor Diesel de 35 C.P., cuşete prevăzute cu sisteme anti-
ruliu, chesoane uscate care să adăpostească schimburi us-
cate, veioze... La acest paragraf al lecţiei *Eai-Eui 2* se burzuluieşte. — Tu eşti de vină, zice... Te lauzi de nu ştiu cîţi ani că mă etanşezi... Pe urmă chestia cu benzina. Asigură-ţi, dom'le, benzina cînd pleci la drum şi gata. De ce n-ai foc inter ? Cu focul inter şi randa la o terţarolă te scoatem perfect din cazanul ăsta idiot. Ce-mi imputi ?

In adevăr. Ce-i pot imputa ? • Fac figură autocritică, mieroasă, îmi trag ghearele în teci şi tac. Navele ilumi-nate care vin din larg sînt cele greceşti de la Kavala-Myrina-Moudros (în Lemnos) -vest Bozcaada-Mytiler.e-Samos-Kalymnos-Kos-Rhodos. Pasagerul înalt, scăldat în lumină, din pupa, trebuie să fie ferry-boat-ul de la Thes-saloniki. Navele de pasageri turceşti trec chiar prin strîm-toare. Judecind după poziţia noastră faţă de drumul acelor
nave, înseamnă că furtuna şi curentul ne-a împins spre sud-sud-vest. Iată o altă lecţie folositoare. Ploaie. A se răbda, cu gîndul la şcoala stoică înfiinţată în secolul III înainte de era noastră de către.Zenon din Citium. Calm plat. A se răbda. Şota Rustaveli spunea încă în seco-lul XII (ce secol interesant, cînd Comnenii chemau sub steaguri cavaleriile valahe, de pe atunci vestite în împă-

raţia Bizanţului) că poezia este una din ramurile înţelepciunii. Să privim noaptea şi sub acest aspect, considerând accidentul meteo în firea lucrurilor, neacordîndu-i decît atîta atenţie cîtă merită şi numai în relaţie cu siguranţa navigaţiei. Urmările lui directe şi indirecte asupra trupului nu se pot trece în responsabilitatea materială şi morală a naturii. Ele încarcă exclusiv bugetul skipperului cu datorii pe care, iată, le plăteşte cu vîrf şi îndesat. Ajuns la echilibru interior (conform principiului poetului georgian citat mai sus, că răul nu este un element al naturii, avîndu-şi rădăcina numai în relaţiile dintre oameni — vezi chestiunea cu pseudo-hainele de protecţie), skipperul aşteaptă zorii, spre a recupera timpul
pierdut şi, în secret, spre a se lăfăi într-un soare cel puţin torid. Supunîndu-se pînă la urmă legilor inexorabile ale universului, această nedorită pauză de sens trece şi din negurile încenuşite începe să se cearnă peste
mare o lumină lîncedă, anulînd încă din zori speranţa unei
duminici estivale.

DUMINICA-ORBULUI !

Duminică 4 iulie la 05.45 skipperul la eche notează în „Caietul de cart“ : „încercăm să ieşim din cercul de incertitudine. Vîntul din N.NE. cu 4 m/s se roteşte. Nici un reper faţă de care să stabilim poziţia. Cer acoperit 10/10. Tendinţă de ploaie. Vizibilitate sub 2 Mm. Frig. Umed. Loch — 3080,5. Viteza = 3 Nd. Starea mării : 4 Dc = 60°.“

Ce trebuia să facă skipperul şi n-a făcut la acea oră incertă, cînd, rebegit de frig, a preluat cartul ?

Întîi : să-l întrebe pe mus la ce oră, minut şi secundă a pierdut din vedere lumina Bozcaada, ce citire avea pe loch şi unde faţă de drumul la compas a pierit lumina de pe insulă.

Doi : Dacă rra raoiva ideea de a pune iahtul fa siguranţă faţă de stîneile Bozcaada, nu l-a îndemnat să se lase scurs spre larg; dacă a făcut-o contrar ordinului, pe ce afurisită de direcţie s-a întîmplat chestiunea şi cu începere de la ce oră, ce citire la loch şi la cit a apreciat viteza medie a şmecheriei.

Adevărul esie că skipperul a întrebat, dar n-a insistat asupra amănuntelor tehnice care, coroborate, puteau sta-
bili că musul s-a depărtat de insulă în mod deliberat. în clipa aceea trebuia aruncat peste bord, lucru care nu s-a întîmplat din diferite motive.

Raţionamentul l'îhos al skipperului este aproape de datele adevărului. Furtuna a venit din E.NE, deci, după luarea terţarolelor la randă şi schimbarea focurilor, a imprimat iahtului o derivă pe o direcţie generală V.SV. însumînd distanţa probabilă parcursă cu vele şi în derivă, poziţia şi distanţa probabilă faţă de lumina-reper, plus operaţiunea ilicită a musului, skipperul îşi trece pe hartă punctul estimat şi de acolo un drum care să-1 ducă pe mijlocul strîmtorii. Zice el, drum compas = 60°. Va ţine drumul acesta pînă la vederea coastei. Vîntul are tendinţa
să se întărească. N-are decît. De unde bate, bate excelent.
La ora 06.45, marea spumegă. Cerul rămîne acoperit 10/10. Vizibilitate sub 2 Mm. Şi iată că se întîmplă milimetric ceea ce trebuie să se întîmple. Adică în babord apare o insulă. Desigur Bozcaada. Deci, furtuna şi deriva ne-au scos cu 7 mile marine în sud-sud-vestul insulei, în prova, coasta golfului pe care am dublat-o ieri, cînd, nu
se ştie din ce pricină, n-am* văzut insula. Coastă căzînd direct spre vest, terminată cu un cap (capul pe care l-am dublat ieri), întregul ansamblu văzut din larg şi de sub alt unghi. Vîntul creşte la 10—11 m/s. Iahtul prinde aripi.

— Să reducem velele, sugerează musul.

— Nici o reducere ! Surf ! spune skipperul... Treci la eche, să iau relevmente.

— Trec ! ^Dar nu e bine să mă lăsaţi Ia eche.

Musul are dreptate. Vîntul suflă în rafale. Skipperul a luat şcota randei la mină. *Hai-Hui 2* arată ce poate el cu vînt de la travers (din V.NV. acum) şi în golful adînc în care valurile se montează rapid. De mult n-am făcut surf într-un asemenea peisaj. Coasta se apropie văzînd cu ochii şi este nevoie să schimbăm de drum. Adică să începem voltele pentru a urca între insulă şi peninsula care ne taie drumul spre Dardanele. Cea dintîi voltă este de-a dreptul un canon. Valurile mari, vîntul dinaintea traversului modifică radical situaţia. Zgîlţîit, cu ruliul mărit periculos, iahtul se bălăceşte greu în valuri. Sînt cîteva mile bune pînă la insulă şi atunci, în condiţiile acelea de inconfort, oboseala latentă, stăpînită tiranic, începe să-şi lărgească breşa, subminînd edificiul principal
al skipperului : intransigenţa bazată pe calcul şi raţiune. Ca întotdeauna se adaugă comentariul bordului.

— Am văzut „valoare" trecînd prin pupa, zice musul.

— Vapor sau vapoare ?

— Două va^oar.e.

' — Să fii sănătos. în Dardanele trec unul după altul în ambele sensuri.

— Dar dacă am trecut de Dardanele ?

Ipoteza îl înfurie pe skipper.

— Munţii ăştia sînt mult mai înalţi decît cei de ieri, spune musul.

La dracu. Are dreptate. Nu sînt mai înalţi, dar sînt, parcă altfel.

— Adu harta.

Skipperul verifică ipoteza musului (desigur, absurdă).

— Şi insula este alta. N-o vedeţi. Mai mare.

împotriva celei mai elementare raţiuni, împotriva tuturor calculelor la hartă, skipperul concede că prea este
mare insula spre a fi Bozcaada. Atît conturul coastei continentale, cît şi insula din babord seamănă perfect cu o altă zonă, la nord de Dardanele, configurată de insula
Imroz şi capul care închide la sud baia Suvla. Parcă n-am văzut ieri cele trei înălţimi care sînt un punct de reper inconfundabil. Să fie vîrful Kocacimen ? Dar acela este singur. De aici încolo se înlănţuie, verigă cu verigă, ab-senţele şi falsurile skipperului, toate pe fondul oboselii care-i ruinează şi rezistenţa la cart în condiţiile vîntului puternic dinaintea traversului.

Skipperul neglijează să ia în calcul faptul absolut absurd, elementar şi stupid, că dacă Poseidon, făcîndu-şi

autocritica, ros de remuşcări pentru că-i strică croaziera, l-ar fi împins toată noaptea cu tridentul, tot n-ar fi reuşit să-l ducă 27 de mile spre nord, cînd de fapt a stat în derivă ; că oricît ar fi fost de zeu, nu l-ar fi putut trece peste calea maritimă din chiar gura Dardanelelor fără să cadă în prova navelor şi că consideraţiile neavenite ale musului sînt rodul aceleiaşi oboseli care-i subminează ra-
ţiunea, cu atît mai credibilă cu cît Puiu se află prima dată
pe mare? Critica Duminicii Oarbe se face de la masa de scris, într-o zi de decembrie torturată de crivăţ, fără ca vîntul bezmetic să afecteze stabilitatea casei, cu toate că
vaierul şi tînga sălciilor din luncă, amestecîndu-se cu chi-
cotele neruşinate şi bufniturile rafalelor in pod, ajung foarte repede la urechile skipperului, bine amarat în jilţul lui, lucrat în daltă de meşterul-ţăran din Lădeşti-Vîlcea.

— Altădată să-ţi faci meseria fără sentimentalisme, mîrîie maiorul de-alături, ridicîndu-şi nasul din vraful lui de fişe... Concluzia şi treci mai departe.

— Ce concluzie, creatură a lui HeJmuth conte von Moltke, prusac afurisit, cap patrat, regulament cu ochi, ce concluzie cînd o mie de imponderabile...

— Vezi să nu te caţere pe vreo stîncă mia aia- de imponderabile ; ori să te pape peştii din pricina lor... Ai îmbătrînit, băiatule. Începi să cedezi din teritorfigl ferm al certitudinilor. Te manevrează incertitudinea. Dubiul... Mîine-poimîine, abisalul... Şvaiţer te-au făcut întrebările. Unde-ai abandonat superba ta încredere în tine, înainte de toate ? !

Maiorul, cu toate că, se pare, este bun în grad, nu cunoaşte nici o întrebare în afara certitudinii. Fariee de el. Şi vai ! skipperului cocoţat stupid pe bancheta lui, asupra căruia propriile lui cuvinte, lipsite de orice con-ţinut real, joacă rol de anestezic, halucinîndu-1. Desigur,.-
s-ar putea deschide o paranteză asupra rolului magic al cuvîntului, rol diabolic cînd, neavînd acoperire mate-rială, se transformă în minciună socială şi fanatism, în antirealitate, construind dintr-un nimic sonor, un nimic ipotetic. Skipperul construieşte din cuvinte o confuzie de realităţi geografice. Văzută de la masa de lucru, întîm-plarea devine stupidă. Văzută de la bordul iahtului, în-tîmplarea devine exemplară. Şi didacţică. Skipperul nu

operează cu fantezia decît atunci cînd se întoarce la rosturile lui terestre. Singurele lui instrumente de investigare sînt compasul-distanţier, echerele-raportor, tablele nautice, sonda ultra-son, sextantul, efemeridele, compasul de relevment, hărţile, lochul, cronometrul. Adică ustensile, instrumente, aparate şi documente capabile să se refere la măsurători exacte de distanţe şi unghiuri, de timp şi de loc. în rest, punerea în ecuaţie a datelor rezultate râmîne pe seama lucidităţii. Se confirmă sinteze făcute mai ales în domeniul hidro-amelioraţiilor şi al artei operative asupra breşelor. Breşele pe care apele inundaţiilor le produc în diguri şi breşele pe care forţa de izbire le produce într-un sistem de apărare. Breşa pe care apele şi trupele de ruptură le lărgesc, făcînd loc puhoaielor... Comentariile de la bord ating zona rizibilului.

— Ce sat ! Unde naiba, că nu l-am văzut ieri ! Gata ! Volta ! înapoi !

Cu atît mai repede înapoi, cu cît drumul spre adevăr este greu. hăcuit de vînt, cu valuri mari din prova tribord.

Volta !

Şi cu ea, fericirea ! Zburăm cu vînt dinapoia traversului, coborînd spre Dardaneîele visate. Peisaj magnific. Mare magnifică. Rămîne în pupa insula Imroz. Cînd am ajuns, Doamne, tocmai la Imroz. Echipajul destins stă în cockpit şi comentează volubil noutatea ţinuturilor. Orele zboară. 10 ; 11 ; 12 !

•— Am ajuns de unde-am plecat, spune acru skipperul.

— Nu se poate, protestează musul.

— Se poate. Aşteaptă încă zece minute.

' Cu toate că semne certe de la uscat zguduiseră adevărul ţesut din vorbe încă de pe la orele 11.30, skipperul are revelaţia punctului, în clipa cînd la travers apare verticala de stîncă goală, brăzdată de frînghiile paralele, închipuind ţurţuri lungi de sute de metri, căzînd de la vîrf pe faleza plină de scorburi din care cresc pini şi cedrii rămuroşi. Incertitudinea ca şi starea de exaltare iau sfîrşit. Sîntem la travers cap Baba. Lesbosul patronează zarea, stăpînind-o.

Musul se convinge greu, dar se co.ivinge. Zidul de cetate, farul, postul de veghe sînt la locul lor. Gata cu presupunerile. Gata comentariile. Cata cu amestecul

rolurilor.
A ieşit soarele. Marea este de azurit. Vîntul bate voiniceşte

din N.NV. cu 7—8 m/s, înscriind în „Caietul de cart“ o concluzie mai generală asupra direcţiei lui predilecte ziua : N.NV.

Skipperul coboară la masa de navigaţie. îi cere musului să stabilească drumul optim la larg. Este ora 13.05. Lochul totalizează 3107,3 Mm. Am irosit 27 de mile şi timpul în care le-am parcurs. Practic am irosit 8 ore şi 40 de minute. Este destul.

— 275fi', comunică musul.

Skippeiul trasează un drum de 275° spre larg.

— Volta, ordonă skipperul. Pe cîţi poţi urca ?

— 45°, raportează musul.

— Perfect. Volta şi ţine pe 275°.

Skipperul ştie că este singurul vinovat de acest supliment de croazieră. Mutra ispăşită a musului se traduce în sugestia fermă dată de skipper, de a-şi păstra ideile pentru sine... Echerul şi compasul-distanţier schiţează crochiul voltelor. Numai de-ar ţine vîntul. Primul cart : skipperul. Musul pregăteşte masa. Se scot la uscat şi se amarează toate hainele, pulovărele şi lenjeria udată azi noapte. Nu se face nici un reproş. Nici un autoreproş sonor. Un singur comentariu-concluzie.

— Noi am greşit-o, noi o dregem !

Este cea dintîi zi de navigaţie egeeană aşa cum a visat-o skipperul. Vîntul matematic constatat ca direcţie, mereu cu 7—8 m/s, marea cu valuri înspumate, de un albastru clocotitor, cerul senin. Viteza pe loch nu depăşeşte 4—5 noduri. Urcăm doar în vînt. Calculele au estimat că avem nevoie de 4 volte, bordul scurt fiind spre larg, bordul lung spre coastă, volta a doua bcrd lung însumînd 12 Mm. în 4 ore de marş.

— Culcaţi-vă, spune musul, după ce spală vesela... Nu se ştie ce ne aşteaptă 11 noapte. Stau eu de cart pînă vedem Bozcaada.

Skipperul reţine şi propunerea şi tonul cu care este făcută. A refuza, înseamnă a manifesta neîncredere. Este un intermezzo în care musul cunoaşte Egeea. Predarea cartului se face la ora 14.50 după ce skipperul pune iahtul pe 45^{15}. La ora 16.00 lochul totalizează 3127,8 Mm, şi skipperul revenit la masa de navigaţie estimează ca voita treia, spre a intra direct în strâmtoarea Bozcaada, să aibă loc Ia orele 16.39, pe un drum de 280° ţinut 1 oră şi 30 de minute pentru a acoperi cele 7 Mm. care ne mai despart de tărâmul rîvnit. Pînă atunci stă tolănit pe cuşetă şi meditează, ascultînd ţăcănitul din ce în ce mai anemic al lochului.

— Iaht în prova tribord, raportează musul... Vîntul cade.

Este ora 16.30. Ora schimbării de drum. Musul vine la 230°. Vîntul se roteşte spre NE. Abia atinge 2 m/s.

Faptul că vîntul slăbeşte după o zi întreagă de spectacol velistic, lăsîndu-te din nou aproape de gura strîmtorii, în pragul înserării, este sîcîitor. Cunoaştem acum foarte bine spaţiul dintre Bozcaada, cap Baba şi insula Lesbos. Am zăbovit destul în aceste ape. Văzută din larg, coasta se poate foarte bine recunoaşte pe hartă. Am mai învăţat cîteva lucruri, fiecare în parte şi echipajul ca echipaj. Este timpul să ajungem la Dardanele. Noi da, vîntul ba. Iahtul din prova, de care ne apropiem cu 2 noduri pe loch, este cam tot de mărimea lui *Hai-hui 2,* armat de un echipaj din trei, unul din echipieri descurcă genovezul, iahtul poartă pavilionul turcesc şi saltă urît de tot pe valurile mari. Probabil la fel de urît săltăm noi, văzuţi de la ceilalţi. Ţine prova pe cap Baba şi abia ne taie drumul. Ne salutăm prieteneşte şi ne vedem pe drum, dacă drum se poate numi ruliul şi tangajul şi plutirea asta tîrşîită, avînd menirea să ne ducă într-un punct Z estimat cu precizie, de la care, iată, este neceskră volta a patra, pe 20° bord lung care ne duce la Dardanele, traversînd strîmtoarea.

Noi da, vîntul ba !

La 19.50 skipperul preia cartul, ţinînd cu încăpăţînare

prova pe punctul imaginar Z, plantat în mare şi desigur invizibil. Vîntul se roteşte, cade, adie, suflă, îşi dă duhul, reînvie, toată bufonada asta fără duh pe o zeiască cortină de lumină. Vedem foarte limpede în tribord insula Bozcaada, vedem strîmtoarea, vedem capătul ei estic. Skipperul ştie că aici l-a împins furtuna de azi noapte, cam pe aici a orbecăi t şi s-a rotit după cîrmă, refăcînd cu oarecare exactitate faptul de navigaţie şi erorile lui.

înserarea ţine de fantezia zeilor. Totul se-nvăluie în purpură grea. purpură feniciană în falduri ample. Superb ca spectacol. Neliniştitor ca previziune meteo. Cu atît mai

neliniştilor cu cît soarele căzut pe continent este de un roşu murdar şi cu cît deasupra munţilor vineţii din zarea Asiei Minor pluteşte toga roşie-cenuşie a unui nor izolat. Skipperul îşi ţine comentariul pentru sine. Musul şi-a făcut datoria, a servit cina echipajului şi, meticulos, pregăteşte iahtul pentru noapte şi intrarea în Dardanele. Schimbă acumulatorul lanternei, lungeşte parîma ancorei cu încă 30 de metri, aduce canistra de benzină şi pîlnia de alimentare în cockpit.

Gata !

Este ora 20.10.

Volta. Drum compas 20°. Musul dă stingerea. Skipperul rămîne la eche.

LINIŞTEA DINAINTEA FURTUNII

Este un cart, test. Un cart al stăpînirii de sine. Al analizei plurale aplicată croazierei cu vele. Al consideraţiilor nu prea binevoitoare făcute la adresa skipperului. Marii navigatori din noul secol al velelor au refuzat prezenţa unui motor la bord, începînd cu Joshua Slocum„ pe vremea lui neexistînd încă motoai’e marine miniaturizate
cu injecţie sau carburatoare. Majoritatea dintre ei s-au tes-
tat în drumul alizeelor. Cei care folosesc latitudinile mici, dublînd Antarctica între Noua Zeelandă şi Capul Horn sînt excepţiile. Sentimentul circumnavigatorilor este planetar. Se exclude bătălia eu minutele atunci cînd circumnavigatorul nu este cumva angajat într-o cursă sau nu vrea
să bată un record sau să amelioreze o performanţă. In ge-
neral, alizeele îşi fac meseria conştiincios şi mai ales constant. Velistul de croazieră al mărilor europene de est are o viziune locală asupra croazierei, viziune în care imprevizibilul intră ca un permanent factor perturbator, atît în ritmul vieţii la bord, cît şi în ritmul biologic şi psihologic. Imprevizibilul se referă mai ales la capriciile vremii şi la. instabilitatea vîntului. A dormi cîteva minute şi a fi chemat la manevră la orice oră din zi sau noapte,. a sta nopţi întregi în derivă, ca în cîteva minute vîntul să tur**beze,** marea să spumege şi iarăşi de la capăt, presupune un
organism fizic şi un psihic robust, echilibrat, dispus să se adapteze la infinit oricărui ritm de viaţă şi oricăror solicitări.

Skippei'ul asimilează şi prelucrează în calculatorul lui cerebral datele pe care lumina zodiacală şi aspectul ceru-
lui noptatec i le transmit, dincolo de inefabilul culorilor, dincolo de ceremonia înnoptării. După o zi de vînt puternic. în care s-a făcut dus-întors drumul Bozcaada-cap Baba-Bozcaada, înainte cu 4 ore de a se însera, vîntul a căzut net, lăsînd iahtul la nici 4 mile de gura strîmtorii. Al doilea şoc al zilei, furtuna de azi noapte şi tot ce s-a întîmplat dinaintea ridicării velelor pînă astăzi contabilizîndu-se la un pasiv pe care echipajul îl ignoră, pasiv însă
acumulat cu sîrguinţă în prea adîncul din noi înşine.

. Se întîmplă ca skipperul să fie martor şi participant dis-
cret, la un fel de *entracte* al unui spectacol egeean de
su-
net şi, lumină. Spectacol cu adresă exactă pe care, spu-
neam, calculatorul s&u cerebral o prelucrează, emiţînd
con-
cluziile de rigoare. Nu se poate spune că, văzîndu-se !a
cap
Baba, skipperul s-a umplut de fericire şi că nu şi-a făcut
un duş interior straşnic, care să-l calmeze, arătîndu-i mu-
sului faciesul împietrit într-Tm calm absolut. Nu se poate
spune că la căderea vîntuiui, acceptată aparent ca pe o
fa-
talitate a locului, acelaşi ins n-a'făcut dinţi lungi, absolut
inutili în lipsa obiectului material de sfîşiat. Nu se poate
spune că *entraciiil* spectacolului, care s-a anunţat prin
cu-
lorile apusului şi prin zdreanţa murdară de nor agăţată
deasjpra munţilor de pe continent, n-a sunat prealarma,
bunăvoinţa paternă cu care l-a trimis pe mus la culcare
fiind o manevră' a rezervelor forţelor vii la bord. Skippe-
rului i se. pare că, folosind motorul numai pentru
manevre
la intrarea şi ieşirea din porturi, în strîmtori şi în ca-
zuri limită, se apropie de puritatea şi esenţa croazierei
cu
vele. Experienţa celor peste 3 000 de mile marine în
Marea
Neagră, Marmara şi iată, în Egeea, spune că, plecînd de
la
Constanta spre sud, un velier mic fără motor auxiliar
este
ineficient pînă la a se autoanula, dacă skipperul lui nu
apelează la remorcaje în strîmtori. Ori, remorcajul, intrat
în calcul deliberat, este stupid şi pînă la urmă ridicol,
acu-
zî-nd o infirmitate stupidă... Skipperul se felicită pentru
se-
veritatea cu care amendează orice tendinţă de a folosi
mo-
torul nejustificat de circumstanţe presante.

Acordîndu-şi şi primind cu nobleţă felicitările, încearcă
să speculeze orice boare care adie la răstimpuri vagi,
spre
a se apropia de Bozcaada. Accastă apropiere se face pe
un
drum [1] de 30° venind din vederea luminii Ponente, în
vestul
insulei, spre extremitatea ei estică. Practic, înseamnă o

lu-
necare de cîteva cabluri urmată de o cădere totală a vîn-
tului sau de o răsucire a lui, care imprimă iahtului o lentă
şi stupidă întoarcere cu prova după vînt, sau după simula-
crul de vînt, în vreme ce inerţia îl tîrăşte cu pupa pe ve-
chea direcţie ; apoi o nouă revenire de cîteva minute în
care siajul cîrmei se umple de fosforescenţa ireală a nocti-
luciilor, ba pînă şi lochul începe să ţăcăne ieşit din tor-
poare şi... Nervi. Să ai nervi din cablu de oţel Warring-
ton-Seale cu diametrul de 8 milimetri cel puţin. Şi să
interpretezi exact această perfidie a perfidiilor asezonată
cu o "pîclă din ce în ce mai densă ; cu semnele cerului.
Adică să vezi foarte limpede coasta insulei de care te ţii la
o distanţă respectuoasă, să zicem o milă, cu luminile vagi
neconcordînd cu cele de pe hartă, să vezi satele de pe con-
tinent, a patra oară definind pata sumbră a uscatului, ca
peste cîteva zeci de minute sa nu mai vezi decît ca prin
sită nişte puncte luminoase vagi şi difuze, în vreme ce un
fulger orizontal violet electrocutează cerul deasupra Asiei
Mici şi un altul, iscat aproape simultan, taie lumina zodia-
cală şi se împlîntă în zmeuriul muribund de deasupra mă-
rii. Al treilea se-nfige în cerul european. Din acest mo-
ment definit de ora 22.57 ne întoarcem la cel dintîi capitol
al acestei cărţi intitulat *Preludiu,* reluîndu-1 cu amănunte
şi semnificaţii omise la început din motive de echilibru,
acej capitol servind doar ca introducere în timpul absolut
al croazierei.

Este evident, se pregăteşte o furtună, dacă nu cumva furtuna se şi prăvăleşte spre mare din podişul înalt al Anatoliei. Venind din est (semnele se urmează, spuneam, ca într-un bun tratat de meteorologie maritimă), fulgerele ori-
zontale care electrocutează cerul deasupra Asiei Mici con-
turează eu lumină eterieă, alb-verzuie vîrfurile sălbatice ale munţilor, în exploziile electrice se văd formaţii dense de nori înalţi, cirrus, alto-stratus, strato-cumulus învăl-
măşindu-se haotic, purtate nebuneşte de vîntul de la înăl-
ţime spre largul egeean, întregul spectacol de lumină în-
tr-o tăcere macabră, în care urechea skipperului desluşeşte
freamătul surd al mării încă uleioasă şi grea, aşteptînd furtuna într-o nemişcare plină de foşnete misterioase. Cel
dintîi tunet rostogolit peste continent se sparge în ecouri stranii deasupra mării. Se iscă un preludiu de vînt de N.NE. care dă 2 noduri pe loch, modificînd procedeul adop-
tat pentru a intra în strîmtoare. Adică ne obligă să lăsăm insula în babord şi...

GRENUL!

Grenul izbeşte iahtul fără nici o consideraţie pentru laborioasa activitate de sinteză a skipperului. Desigur, musul fusese trezit, obligat să se echipeze, skipperul îşi pusese centura de .siguranţă. îşi îmbrăcase hanoracul de opanol, se pregătiseră rămăşiţele sacilor din polietilenă pentru a fi agăţaţi pe umeri în chip de simulacru de pelerine antiploaie. Omul de la eche apreciase că, aflat între continent şi insulă, mai curlnd decît de forţa vîntului, oricum ecranat de relieful uscatului, avea să se teamă de lipsa de maneabilitate a iahtului în cazul cînd, din exces de precauţie, ar schimba velele de drum cu velele de furtună. Noaptea este de bitum. Lochul sare la *9*-— 10 neduri, adică limita pe care o poate înregistra. Musul vine în eockpit, aşezîndu-se în faţa skipperului spre a-1 proteja de rafalele reci de ploaie. (Să mai aud pe cineva vorbind despre seceta cronică a acestor spaţii) Cu toate condiţiile mizere de observaţie, skipperul trebuia
să-şi de'ermine puntitu] cu relevmente la Bozcaada, chiar
dacă în relevarea lor s-ar fi strecurat o confuzie din pricina neconcordanţei obiectelor apărute mai nou şi lipsa lor de pe hartă. O eroare de o milă chiar, ar fi fost mai bună decît o apreciere din ochi. Pilotajul iahtului se transformă într-o nebunie îmbătătoare. Cu şcota randei la mînă, parînd rafalele care se succed în ritm rapid, cu iahtul bandat cu copastia în valuri, venind uşor în vînt cînd lucrurile devin periculoase, făcînd surf deasupra crestelor înspumate, simţi că — împreună cu fiecare încastrare a traverselor, cu catargul, cu etrava şi velele, cu echea vibrîndă — faci o singură fiinţă biciuită de senzaţii trepidante, care te scot din moleşeala rutinei, dinamizîndu-ţi celulele dorminde, dîndu-ţi măsura adevărată, prea agresiv blegită de rutina acceptărilor şi renunţărilor, de torpoarea disimulării concesive, de intervalul irosit criminal în pierderi stupide de timp... Este grenul, este ploaia, este întunericul prin care nu zăreşti decît mustăţile de spumă ţîşnite de sub etravă, este catargul care se tînguie, sînt velele vii şi rebele şi sînt matiselile şarturilor făcute ele don’ Sandu : ţine-vor ?

Dacă există o beatitudine activă pînă la vibraţie, atunci aici şi acum se trăieşte. Musul a înviat şi el. Se lăfăie în trîmbele de ploaie, apărîndu-şi skipperul cum poate, încercând să-i strîngă pe lîngă trup fîşiile fîlfîitoare de polietilenă, acoperindu-i genunchii cu nu se ştie ce zdrenţe. Un contur abia desenat pe fundalul de iad. Un bărbat tînăr chemat aici aceeaşi pasiune pentru mare, a cărui viaţă stă acum în mîinile care ţin echea şi şcota. Este o risipă de încredere care apasă şi sufocă. Dacă, în

frînturi de clipă, poţi gîndi şi la asta. Pentru că se întîmplă o metamorfoză în peisaj. în prova, foarte aproape, se conturează deasupra valurilor un fel de perdea mai neagră decît noaptea, în spatele căreia se vede clar o lumină în prova tribord, în vreme ce altă lumină iese din întuneric în prova babord. Trei mile între lumini, apreciază skipperul, atît cît măsoară în lăţime strîmtoarea Tenedos-Bozcaada. Dar ce naiba este perdeaua ondulată,
dacă nu chiar bancul de pîclă strîns de vînt şi îndesat spre larg ? !

— Dacă-mi daţi voie să-mi, spun părerea, strigă musul-secund, ca să acopere vacarmul dezlănţuit de furtună.

—

Ştim acum de ce musului îi este interzis să aibă păreri la bord- Asta e legea marinărească, călcarea ei s-a văzut unde duce, dar skipperul ştie că este mai bine ca musul să se deconecteze de la starea de tensiune interioară, vorbind.

— Ascult ! mlrîie, pentru că, oricum, nu este tocmai momentul unor schimburi de opinii.

— Intrăm în coastă ! strigă musul.

— Iluzie optică, răspunde morocănos zeul tutelar, ca în aceeaşi clipă, cu un reflex binecuvîntat, să facă volta sub vînt. Strigătul musului îi ordonase instantaneu ordinea normală a percepţiilor, răsturnînd totul în favoarea simţurilor. Ceea ce păruse imaginaţiei un banc de pîclă, se prezintă simţurilor ca o coastă dantelată, o îngrămădire de stînci şi uscat rămasă la nici un cablu în tribord. Iată în prova aliniamentul luminilor stîncă Şumali — insula Tavşan. Nu este chip de coborît la hartă. Nu este chip de lăsat comenzile din mîriă. Grenul rotit inexplicabil dinapoia traversului, ne catapultează cu âceeaşi viteză spre aliniamentul luminilor, fals interpretat de skipper numai rememorînd detaliile, fără să aibă posibilitatea de a-şi ţine harta sub ochi. Omul de la eche îşi spune că prima lumină este cea care marchează capătul sudic al insulei, a doua, stîncă Şumali. în realitate, lumina de pe capătul sudic al insulei, nişte lungi bucăţi de rocă devansînd coasta în mare, a rămas în pupa.

Viteza schimbă vizibil raportul nostru cu reperele de la uscat. Aprecierea poziţiei iahtului făcută. în capitolul, de început „Preludiu", este o apreciere pripită, necores-

punzînd adevărului. Spre orele 24.00 aversele de ploaie
contenesc. Undeva în cer se deschide o pîrtie vagă de luiniriă stelară. Zburăm cu 10 noduri pe loch. Vîntul ne usucă hainele pe trup. De la nivelul mării la vîrful catargului, beznă. Unde, în această beznă să fie stîncîle ucigaşe ? Le văzusem în acel preceas de seară, uriaşa carapace solzoasă de un verzui putred, imaginea mi se înfipsese în conştiinţă, acum revenea pe retină ca un semnal de alarmă dramatic.

Este o scurgere de vreme urmărită cu cronometru!, în care se văd la tribord luminile localităţilor de pe continent şi în care se face o eroare de apreciere a distanţei

parcurse, socotindu-se viteza. Viteza indicată de loch. De fapt, viteza este mai mare. La ora 03.20 avem pe loch numai 8 noduri şi, ca întrupat la un semn magic, apare în tribord un nou lanţ de stînci. Musul fusese felicitat pentru strigătul lui salvator. Se băuse paharul cu ceai cald din termos, ceai cu multă lămîie preparat de mus aseară, lichid binefăcător care spălase senzaţia de coclit şi uscăciune înfiptă în gîtlej. Echipajul se destinsese. Skipperul ciulise urechea interioară şi auzise exact poc-nitura aceea surdă care marcase destinderea. Şi-acum ? De unde stîncile astea blestemate ? De unde viteza asta nefericită ? In ce punct al labirintului de stînci, insule şi insuliţe se află ? La cîte mile se cifrează eroarea în apre-cierea punctului ? Ce are în prova ? Dar în babord ? Pentru că în tribord este mai mult decît limpede ce are. Lumina este cu sclipiri. Deci nu este cea de pe stînca Şumali. Atunci ? Să fie asta insula Tavşan ? Cine poate
coborî acum în cabină, sau cum poţi să slăbeşti întune-ricul din ochi pentru a-ţi pune ochelarii pe nas şi a citi caracteristicile luminii cu sclipiri din prova tribord ? Ah, skipper tipicar, de ce naiba n-ai întocmit o fişă cu carac-teristicile tuturor luminilor în ordinea în care trebuia să le vezi, fişă care acum ţi-arfi spus exact unde te afli,
în gura sau direct în pînteceleHadesului ? !

Musul intuieşte pericolul.

— Am ochi foarte buni, spune. Daţi-mi voie să trec la prova. Văd stîncile şi vă fac semn unde este apa liberă.

Mijeşte de ziuă. Vîntul se domoleşte brusc. Cade la 2—3 m/s. La răsărit orizontul începe să-şi schimbe cu-loarea. Apariţia primei tente de lumină roşie-verzuie percutează caldarina în care se comprimase pînă la ex-plozie tensiunea interioară. Relaxarea este aproape du-reroasă. Skipperul dădăceşte musul. Să facă slujbă de observator prova-pilot, fără vorbă şi fără comentarii. Doar
prin semne ale mîinilor. Echea se cuplează prin skipper la
aceste semne. Sînt cîteva stînci pe care le evităm. Apoi este un petec de mare vişinie. Apoi este o plutire lentă şi,
în tăcerea solemnă a eterului purificat de furtună, se aude
dintr-odată... Dintr-odată eterul se umple pînă la refuz de duduitul puternic al maşinilor, răsunînd înfundat în carcasele metalice ale navelor. Din pîclele viorii ale pre-

ceasului de ziuă se întrupează luminile de drum. Una după alta, navele venite din Egeea şi din lume se angajează în strîrntoare, dublînd matematic, pe un arc ocolitor,
întinsura de la Kumkale. Una după alta navele venite din Marea Neagră şi Marmara ies în Egeea şi în lume, dublînd
prudent întinsura de la cap Kumkale. Skipperul crease diversiunea psihologică amintită în cele dintîi pagini ala acestui volum, deconectînd musul şi găsind titlul cărţii... Zorii îşi precizează identitatea. în tribord este un golf dulce, în care dormitează o lumină sidefie, un port abia desemnat, un debarcader şi cîţiva arbori.

Tavşan !

— Vreau să dorm 30 de minute, spune skipperul... Dormi şi tu 30 de minute, după care pornim motorul şi intrăm în Dardanele.

OBOSEALA

— Au trecut 30 de minute ! spune musul.

Este *Luni 5 iulie la ora 05.00.* Nu se ştie cît de reparator poate fi un somn de 30 de minute, după cele patru zile şi patru nopţi zglobii, petrecute de echipaj în societatea atît de plăcută a capriciilor Mării Egee.

— Dormi 30 de minute... Liber de la cart !... Noutăţi ?

— Nici una !

— Somn uşor !

•— Bun cart înainte !

Bănuiesc 'că musul adoarme încă de la verticală. într-o
clipă sforăie haiduceşte, nu cred că mai discret decît s sforăit skipperul. Afurisitul meu prieten, doctorul Aurel Martin din Timişoara, echipier în cea dintîi croazieră a lui *Hai-Hui 2* spre Sud, luase la bord un şi mai afurisit aparat de filmat. După ce-1 storsese pe skipper de toate îndemînările lui operatoristice, punîndu-1 să-l filmeze bălă-
cindu-se în mare, ieşind din mare, pilotînd iahtul sau scrutînd orizontul, drept mulţumire pentru aceste nepreţuite servicii care-i imortalizaseră, l-a contra-filmat pe skipper în ipostaza iui cea mai blajină. Dormind. A avut perversitatea să-i ruleze acel filmuleţ, zîmbind eu gura pînă la urechi înaintea apariţiei cadrului „Somnul skipperului". Dumnezeule mare ! Mut fiind, spaţiul imaginii se cutremura.de sforăitul dictatorului. Amuzante carturile,
cînd în interiorul iahtului se risipesc prea puţin armonioasele hîrîieli ale bărbaţilor obosiţi. Mai ales astăzi sîntem obosiţi. Skipperul se dedublează inconştient. Ceva din vigilenţa profesiei de vacanţă aţîţată de prezenţa caus-
tică şi drastică a maiorului stă de veghe şi înregistrează toate amănuntele car6 ţin de navigaţie şi siguranţa ei. Restul cade într-o apatie somnolentă, într-o indiferenţă totală. Este o zi vrednică de penelul celui mai suav dintre
impresionişti, iahtul cu prova pe cap Kumkale pluteşte uşor, dus de o boare bîîndă şi calină pe o mare lină, arzînd purpuriu, capul Hellas se ridică maiestuos, navele trec în ambele sensuri duduind şi acel spaţiu marin dintre
prova şi locul unde cele două continente se despart este de o frumuseţe pură, însufleţită de sute de păsări de apă ieşite la pescuitul de dimineaţă. Iată că, plutind ca-n vis, am ajuns la trei cabluri de geamandura luminoasă care balisează întinsura.

— Au trecut 30 de minute ! spune skipperul.

Musul mormăie, se răsuceşte pe cuşetă, cască, se aşază
în capul oaselor şi rămîne cu capul sprijinit în palme cîteva secunde. Îşi revine greu. Este neras ca şi skipperul, are cearcăne vinete, cum are şi skipperul, cotrobăie
prin chesonul lui şi apare în cockpit întinzîndu-i skipperului... un căţel din cauciuc care scoate un fel de mieunat
obraznic. Potaia îi arată skipperului o limbuţă roşie, are

nasul cărămiziu, nişte urechi enorme de cocker, este alb şi, culmea neruşinării, urechile şi fundul le are porto-calii, plus o codiţă pe care o ţine infatuat la verticală..

— Ce este cu potaia, mîrîie skipperul, ultragiat pînă-n rărunchi de mulţimea de fărădelegi săvîrşită de mus : ambarcarea unui pasager clandestin, nedeclararea lui 'organelor în drept, fără pedigri, fără certificat de vaccin şi sănătate, plus toate consecinţele de rigoare... — Aruncă-
jivina peste bord !

—

— Nu se poate î L-a adus domnul doctor de la nava-,şcoală *Mircea* cu care aţi fost în America şi mi-a spus sâ ;nu vi-1 dau decît atunci cînd o să treceţi printr-o situaţie *g^rea-

Este limpede. Bravul Folai, pe titulatura lui militară locotenent colonel doctor Ştefan Săeşan şi-a găsit, o clipă
venind de la Bucureşti, să poposească la iaht şi să-i lase musului această mascotă simpatică.

— Scrie ceva pe căţel, spune musul... Să pornesc motorul ?

— Porneşte-1 !

„Skipperul trebuie să fie dog... Dogul..." urmează încă un gînd izvorît din experienţa de mare a doctorului ma-rinar, desigur lăbărţat şi indescifrabil, chestia cu skip-perul-dog îmi place, mă uit la mus, îl văd întreg, nesfîşiat şi îmi spun că dogului meu skipper i s-au cam tocit colţii şi
că e vremea ca doctorul Stănciulescu să-i îmbrace în inox, altfel viitorul echipaj o să-şi facă de cap.

Deocamdată se consemnă prezenţa căţelului drăgălaş în „Jurnalul de bord" şi se trece oficial pe lista de echipaj. Skipperul notează tenacitatea musului, care l-a făcut sâ ţină mascota la secret pe aproape toată durata croazierei,
scoţînd-o la iuminăf după grenul şi aventura dură de azi-noapte. Iată un echipier bine echilibrat, nefanfaron şi discret, capabil să-şi stăpînească emoţiile, să fie lucid faţă de sine şi detaşat faţă de evenimentul exterior. Au fost destule situaţii grele la bord. Dintre toate, cea mai grea s-a consumat azi noapte. Deci sîntem trei la bord. Gestul lui Folai aduce un spor de căldură umană.

\ — Gata !

— Dă-i drumul !

'Motorul porneşte excelent. Aburii roz ai dimneţii plu-tesc încă peste cap Kumkale. Ca şi cînd prezenţa căţelului
Dingo (trebuie să aibă un nume pentru a figura pe lista de
echipaj) ar fi fost simţită pe continent, cu tot răpăitul motorului, se aud o groază de cîini lătrînd în Europa. Şi, făcînd inspecţia de rutină matinală, skipperul găseşte sigu-
ranţa de la sania ghiului căzută în cockpit. Se trece peste acel „dacă" (dacă ar fi sărit sania azi noapte, dacă şcota, dacă etc.), musul coboară focul şi ʳ pperul hotărăşte să ajute motorul cu randa. Este ora 0u.<i5. Dublăm geaman-

dura care marchează intrarea în Dardanele. Cel dintîi periplu egeean al iahtului *Hai-Hui 2* ia sfîrşit. Auzim glasul ademenitor al sirenelor chemîndu-ne în largul fastuos, plin încă de toate misterele arhipelagurilor pînă-n Rhodos şi Creta. Ştim că abia am descifrat cîteva taine ale acestui spaţiu miraculos, în care s-a plămădit din soare, mare şi semeţia aridă a munţilor o bună parte din conştiinţa de sine a umanităţii. Nu l-am întîlnit încă pe Homer. Sapho n-a venit nici ea la întîlnire. Oricum, începutul a fost făcut. După ştiinţa echipajului, *Hai-Hui 2* este cel dintîi iaht românesc care a intrat în Chios. Pentru altădată mai mult. Destinul homerizilor este marea escală şi iarăşi marea. Bătut din plin de soare, cap Hellas îşi dezvăluie relieful abrupt, orăşelul-cetate şi veghe la intrare. Apoi se strînge o pîclă densă care estompează conturul european al strîmtorii. Se face simţită forţa curentului. Skipperul trebuie să-şi învingă oboseala, ca şi regretul dureros de a se despărţi de Egeea, spre a pilota în contra curent, venind aproape de coastă, la limita care desparte adîncul de întinsură, limită tranşantă : de la 1 metru la 35 metri fără nici o pantă de tranziţie. La ora 07.30 alimentăm motorul din marş. Pîclele continuă să se desprindă de pe luciul strîmtorii, deocamdată pustiu. Iată cel dintîi vapor care coboară spre Egeea. Ne trece prin babord. Navigăm cu 6 noduri pe loch, dublînd coasta asiatică, fără ca viteza de pe loch să fie viteză reală, faţă de fund. Chestiunea se vede limpede urmărind lentoarea cu care se scurge uscatul. Se apreciază la 3 noduri viteză faţă de fund. Skipperul taie golful adînc care desparte cap Kumkale de capul şi întinsura Kepez. La ora 08.10 lochul totalizează 3150,8 Mm., viteza s-a stabilit !a 5 noduri şi din pupa ne dublează vedeta de patrulare *Sahil Govenlilc.* Ofiţerii de pe comandă ne răspund cordial la salut. Jucăm neplăcut în siajul vedetei. Cînd elicea iese din apă, motorul se supraturează, asurzindu-ne cu protestul lui hîrîitor. Pîclă. Soare. Vedeta lasă în pupa un nor jos şi puturos de motorină arsă. Skipperul este neliniştit de viteza iahtului. Cu toate că se află în contracurent, o dovedesc crengile şi algele aflate în derivă, viteza faţă de ccastă este aceea a unui om mergînd pe jos. Mai corect a unui infanterist în marş obişnuit. Adică de 2 noduri. Apare în prova

tribord faleza înaltă a capului Kepez. Skipperul ştie o mulţime de lucruri despre acest cap şi despre întinsura care-1 precede în strîmtoare, cap şi întinsură cu faimă proastă, pentru marina noastră comercială, tragică. Aici a fost lovit în plin cargoul *Carpaţi,* care s-a scufundat în cîteva minute, ducînd în moarte majoritatea echipajului. Skipperul este conştient de faptul că are reflexele întârziate, că o pîclă cleioasă îi apasă retina şi creierul, că se sîmte străin şi neîndemînatic în propriul lui habitaclu, că el însuşi este slinos, prost întreţinut, rînced. Asta nu-1 împiedică să-i comunice musului, aşezat în cockpit, toate infamiile ştiute despre răufamatul loc spre care îndreaptă iahtul. Se întîmplă ca după peninsula intrată în strîmtoare curentul şi contracurentul să exercite asupra iahtului aflat în contracurent o forţă deviatoare înspre uscat, lucru de care skipperul este conştient. Skipperul stă în **triDord,** deci cu spatele la coasta asiatică pe care-o dublează din aproape, musul stă în babord, deci cu faţa spre coasta dublată.

Prelegerea despre avatarurile întinsurei Kepez continuă, cu atît mai multă aplicaţie cu cît, iată, sîntem la capătul ei sudic. Skipperul îi arată musului prăjinile de care sînt agăţate năvoadele şi vîrşile, evident nu mai lungi' de 2 metri, de la vîrf la coada ieşită mult deasupra apei, vede fundul mîlos-nisipos strălucind sub iaht, vede algele şi îşi continuă imperturbabil dizertaţia, semnalînd cu rigoare toate semnele care vestesc primejdia fundului mic.

Pedanteria didactică se derulează în paralel cu conducerea-Iahtului tot mai aproape de coastă. Musul este de acord că întinsura prezintă un mare pericol de navigaţie. Dar nici skipperul doct, nici musul avid de cunoştinţe nu realizează că pericolul întinsurii nu este unul teoretic, sau un pericol pentru neştiutori ; dar că el este un pericol real, care se apropie de chila fixă a iahtului cu fiecare rotire a elicii, cu fiecare clipă de inerţie inexplicabilă, cu fiecare clipă de necorelare între percepţie, raţiunea-comandă şi aparatul locomotor. Skipperul vede la un cablu în prova prăjinile pentru năvoade. Subt iaht, algele unduiesc straniu, iluminate pe dedesubt de lumina reflectată de oglinda argintie a fundului. Toate datele eşuării sînt pre-

zente, mai mult decît explicit. Ba şi mai mult. Sînt arătate musului şi comentate suculent, fără ca nimeni şi nimic din tot ce alcătuieşte oportunitatea skipperului să sune alarma, fără ca nimeni şi nimic din tot ce alcătuieşte eficienţa musului să sune alarma.

Oboseala.

Oboseala anulează luciditatea gîndirii tactice. Oboseala a tăiat contactul cu tonusul psihic, anulîndu-1. Oboseala a dereglat circuitul intern al procesului de decizie. Totul se petrece la bord într-o lîncezeală psihică stupidă.

— Am euşuat, strigă musul speriat şi se repede disperat la motorul supraturat.

Este adevărat. împotriva evidenţei, am eşuat chiar pe întinsura analizată cu atîta competenţă. De fapt am semi-eşuat. Nisipul este milos, marginea întinsurii dinspre larg este ia nici douăzeci de metri, acolo apa este de un verde-albăstriu opac, indicînd fosa în care rugineşte *Carpaţi,* ba de sub iaht porneşte spre larg un canal sinuos crestat în pătura unduitoare de alge. Skipperul este placid şi detaşat, de parcă n-ar şti ce înseamnă o eşuare, ce costă mai ales aici, în această pustietate.. Motorul nu ajută Ia nimic. Iahtul poate fi întors spre larg. Puiu înhaţă cangea. Skipperul pune mîna pe tangon. Desigur, rărnîne şi varianta băii ; a săltării iahtului cu spinările ; dar asta ca una din variantele ultime. împins din ambele borduri, ghidat pe şenalul liliput, iahtul se desprinde din nămol. Motorul devine eficient. La 09.45 ieşim de pe întinsura Kepez. Musul cere insistent să navigăm pe mijlocul strîmtorii.

— Pofteşte la eche, spune skipperul.

Oricît îi este de slinos creierul, înţelege psihologia musului. îi trece echea şi asistă cu o ironie seacă la felul cum luat din plin curentul macină rezervele de combustibili şi amărîtele de economii ale vistieriei. îl lasă pe mus să se derefuleze un ceas. Scoate cu ostentaţie ligheanul, trusa de bărbierit, săpunul şi pasta de dinţi, după care se dedă unui bărbierit la sînge, urmat de un buşumat cu buretele, mai abitir decît la cavalerie. Ras la sînge şi roz bombon, pieptănat, cu aparatul masticator strălucind gen reclamă pastă de dinţi, skipperul trezeşte invidia musului, mai ales cînd îmbracă ţinuta de intrare în port ; pan-

talon scurt, alb şi tricou marinar. Musul predă echea şi trece la program, la sac, drastic. Momentul psihologic Kepez a fost depăşit. Skipperul aduce iahtul în contracurent. Pe măsură ce ne apropiem de Canakkale, strîmtoarea se animă. Sînt bărci ieşite la pescuit, se văd bastioanele de la Kilidbahir, la Canakkale lumea se scaldă cu voluptate, apa este pînă la brîul *baigneuse*-lor purtînd costume decente, ceea ce ne face să ieşim mai spre larg,
iată ferry-boat-ul care pleacă de la cheu, iată portul de iahting, jos randa, rondou şi intrăm cu motorul în acvatoriul familiar acum, în vreme ce taxatorul se precipită să
ne prindă barbeta. Rondou. Musul a fixat baloanele de acostare. A trecut la prova. Motor tăiat. Plutire. Acostare. Este luni 5 iulie ora 15.00 cînd musul leagă iahtul cu bordul tribord la cheul de iahturi al portului C^ana^kkale Periplul egeean al croazierei a luat sfîrşit. Musul se îmbracă pentru a pleca la autorităţi.

Skipperul rămîne să-şi împrospăteze tenul cu lavandă fină şi să converseze cu căţelul Dingo.

DE LA CANAKKALE LA GELIBOLU

în lipsa musului, skipperul care şi-a recondiţionat habitaclul, ia în consideraţie datele problemei. A pleca acum spre Gelibolu este o dublă greşală, o cursă riscantă la capătul căreia nu ne aşteaptă nici un trofeu, înţelept şi prudent este să mîncăm în tihnă, să aducem benzină la bord, să pregătim iahtul pentru drum, făcîndu-i o revizie tehnică minuţioasă şi după, să dormim în linişte, adînc, un somn reparator şi binefăcător. în plus se asigură musului timpul să-şi spele nu se ştie ce lenjerie, fapt după care tînjeşte de cîteva zile. Are apă la cheu şi o după-amiază întreagă la dispoziţie.

Sîntem singura noutate la debarcader. Cele două caice militare sînt la molul lor, cabine-cruizerul din pupa .noastră la locul lui, pisicile din portul pescăresc aşijderea, pe terasa cafenelei-cofetării lume şi secundul se prezintă la iaht cu formalităţile îndeplinite. Fiind în tranzit, autorităţile nu se mai deplasează la bord, iar *Qanakkale good, Istanbul very good* nu este de serviciu astăzi.

A găsit staţia de benzină care este gata să ne livreze cantitatea dorită-contra 201,6 lire turceşti per litru, veste absolut îmbucurătoare. Se vede că zgîrcenia skipperului are acoperire în valută forte şi că, dacă-1 lăsa pe secund să zburde din motor, rămînea sărac lipit pămîntului.

Se comunică programul şi musul-secund îl votează cu entuziasm, promiţînd că va confecţiona o salată monstru, o salată uriaşă din varză tocată, asezonată cu ceapă şi dreasă cu ulei, salată care să flancheze una din conservele cu cîrnăciori recomandată şi procurată de operativa soţie a prietenului nostru Relu Asimit. Şi, culme a dezmăţului, serbăm încheierea periplului egeean, ridicînd în cinstea echipajului un pahar cu cel mai veritabil Merlot-Asimit. Furnalul porneşte, fumegînd apocaliptic, gata să sară în aer, bucatele sînt copioase, apoi skipperul este rugat să binevoiască a se înhăma la canistra ce-i revine şi a-şi face digestia activ, într-o plimbare dus-întors, iaht-staţia de benzină. Traversăm demni parcul oraşului şi culmea — uite, domnule, că benzinarul ne livrează benzina la canistră, fără nici un comentariu ! Ce s-ar fi întîmplat dacă am fi rămas fără benzină la Tomis ? Păţeam ce-am păţit cu gazul... Revenim prin acelaşi parc, simulînd o detaşare totală faţă de greutatea canistrei, păstrîndu-ne neatinsă morga de iahtmani încercaţi.

Plimbare pe cheu spre dezmorţirea celor 2 bilioane de muşchi ai trupului, înţepeniţi de carturile prelungite. Facem plinul de apă, civilizat, prin furtunul care leagă gura de apă a molului cu iahtul. Se face curăţenie la bord, se reaşază grămada de lucruri inutile, se controlează greementul şi cîrma, se pregăteşte ancora şi se scoate pe punte, unde se amarează bine.

Puiu îşi reia programul la sac. Una din plăcerile lui. Spălatul rufăriei. Freacă meticulos, face abuz de detergenţi, limpezeşte, stoarce şi... miroase... Mai exact adulmecă rufa martirizată şi, dacă simţul lui olfactiv declară că împricinata nu este pură de odoare, chestiunea se ia de la capăt, cu aceeaşi meticulozitate plină de gravitate responsabilă... Mai la urma urmei sînt rufele lui, timpul lui, nasul lui, costul apei intră în taxele de cheiaj ; iar detergenţii sper să ne ajungă pînă coborîm velele în Tomis. Forfotă la molul pescăresc, forfotă la cheul ferry-boat-ului, forfotă de maşini, de şalupe, de bărci-automobil, sînt două iahturi englezeşti legate mai jos de cheul ferry-boat-ului, superbe, cu o mulţime de pavilioane şi ghidoane ridicate la crucetă, cu echipaje numeroase (şi ei cată combustibilul tot cu canistrele) apoi, pe la ora 18.20, intră în portul de iahturi un minunat ketch sub pavilion suedez, un 16 metri alb, cu timonerie, catarge metalice, armat cu echipaj de trei : skipperul la timonă şi două yaht-woman, una la prova cu barbeta făcută colac absolut regulamentar şi alta care aruncă ancora la pupa şi o filează îndemînatec. Ketch-ul se numeşte *Kaliste II,* este expresia ultimei mode, inoxurile lucesc splendid şi taxatorul se repede să preia barbeta, tot numai zîmbete şi bunăvoinţă pe măsura bacşişului aşteptat de la o asemenea navă.

Observ cu plăcere rigoarea cu care se face acostarea (motor pus înapoi cînd prova mai are trei metri pînă la cheu) ca şi cea care ţine de coborîrea pavilionului de la cruceta arborelui artimon şi fixarea la pupa a bastonului cu pavilionul regulamentar în staţionare. Totul fără o vorbă. Şi doar sînt două femei la bord. Cina se serveşte cu batantele închise. Skipperul este discret cu sobrietatea

interiorului* prea sobru chiar şi pentru un 7 metri. După care îl autorizează pe mus să-şi frece rufăria dispunînd de
timp la discreţie. Skipperul de la *Kaliste II* este politicos şi vine la *Hai-Hui 2* să-l salute. Skipperul lui *Hai-Ilui 2* doarme. Amabilităţile sînt schimbate cu secundul, în fran-
ceză. *Kaliste II* a iernat la Istanbul cu tot echipajul : soţul, soţia şi cumnata. Acum este în drum spre Suedia. Va ierna tot în Turcia, sau poate Grecia. Skipperului suedez îi place Sudul. Atenţie *Hai-Hui 2.* în Marmara furtună, vreme proastă... Fără comentarii.

Marţi 6 iulie la ora 06.00, echipajul lui *Hai-Hui 2* a terminat toate operaţiile pregătitoare de marş. Cu tot regretul va trebui să tulbure somnul celor de pe *Kaliste II.*

Iahtul este de-a dreptul uriaş, are perdeiuţele de la hublouri trase şi ordinea de pe punte este exemplară. La 06.07 Puiu porneşte şi încălzeşte motorul. După aproape 12 ore de somn neîntrerupt, echipajul s-a refăcut, arată zglobiu, optimist şi gata să înfulece milele care-1 despart de Gelibolu, unde s-a fixat o escală de 1 (una) oră ca skip-
perul să-şi reîntîlnească prietenii.

La 0(j.25 ieşim din portul de iahting Canakkale cu motorul, dublînd coasta asiatică pe linia geamandurilor care desparte golful de şenalul navigabil. Vînt puternic din N.NE. Sîntem în plin contracurent şi indicaţia loch-ului — 6 noduri — corespunde vitezei faţă de fund. La 08.40 dublăm cheul petrolierelor şi la 08.55, numărînd 3179,6 mile marine totalizate pe loch, avem în tribord, la travers, cap Nara. Din amonte vine sprinten mineralierul *Buziaş.* Este întîia navă românească pe care o revedem. Facem semne frenetice. Nu ne răspunde nimeni. Cartul este închis în comandă şi probabil are destule pe cap, cînd
trebuie să amorseze rondoul spre a dubla capul. Cum ieşim în curent, viteza scade la 1 nod, 1 nod şi jumătate. Există senzaţia că stăm pe loc. Că motorul este prea slab să învingă curentul. Skipperul ţine iahtul la 3 cabluri de coasta asiatică. După cap Nara se conturează un golf unde
va reîntîlni contracurentul. Se face simţit vîntul de NE cu 6 m/s. Să-l punem la treabă. La orele 07.20 musul ridică randa. Cu ghiul strîns în ax, iahtul cîştigă 2 noduri. Viteza pe loch — 6 noduri. Se confirmă informaţia skippe-
rului suedez în legătură cu vremea din Marmara. Vîntul de bulină plus motorul, iată o soluţie, din descompunerea
forţelor exercitate reieşind această , excelentă componentă — viteză în amonte. Bineînţeles, în contracurent. Croaziera s-a transformat într-o chestiune de puţină vigilenţă. Adică de a pilota iahtul în zona de efect maxim a contracurentul ui, evitînd pericolul întinsurilor care dublează coasta asiatică. în rest totul excelent la bord, fără vorbe irosite de dragul vorbelor sau al vorbăriei în sine. O
tentativă de a lua apă cu găleata din plastic ţinută de toartă sfîrşeşte întristător. La 6 noduri găleata este pur şi simplu smulsă din toartă, preopinentul rămînînd în mînă cu acest obiect acum inutil. Desigur, se face o voltă

spre a se pescui găleata rebelă, obiectul aducîndu-se la bord fără menajamente.

în prova **se** arată cap Bergaz, o limbă **de** pămînt argi-**los** intrată mult în strîrntoare. în golf se pare că se forează căutîndu-se **sau** exploatîndu-se un puţ. La ora **09.30** dublăm cap Bergaz în volte executate cu motorul şi randa, lăsînd întinsura în tribord la circa **3** cabluri. Vremea este plăcută, vîntul **de** N.NE constant, randa trage ca un căluţ **huţul** şi lochul indică **7** noduri, fericind echipajul. La **10.05** **avem** în babord şantierul lui Yakup Aksoy. Dublăm şi cap Karakova, locul eşuării aceleia năzdrăvane, după care testăm din nou săpunul obişnuit din comerţ care se încăpăţînează să facă spumă cu apa de mare. Ne dichisim în vederea escalei de la Gelibolu. Distingem în pîcla strim-torii ferry-boat-ul care pleacă din Lapseki, pe coasta asiatică, la Gelibolu pe coasta europeană. Gelibolu abia **se** conturează în prova babord. La ora 10.45, aflîndu-se la traversul vărsării rîuleţului Cerkes Deresi, ***Hai-Hui 2*** pune prova pe locul unde a acostat ferry-boat-ul. Traversarea ^strîmtorii înseamnă un fel de slalom prin pupa cargourilor şi petrolierelor care-o străbat în lanţ neîntrerupt şi în pmbele sensuri. Motorul are o sincopă care durează exact ;*,2*.* minute după cronometru. O impuritate care a înf :.i:dat Rar bura torul, remediată de Puiu prin tragerea cîtorva dori -şi o accelerare „cu toată viteza înainte[11], fără să cupleze Bcea. încep să se dcsiuşeaseă amănuntele familiare, imprimate pentru totdeauna în memoria afectivă a skipperului. Iată molul pescăresc, iată cheul, restaurantul de |>e cheu, bărcile din acvatoriu, lumea. Unde vor fi fiind 'prietenii noştri ? Jos randa. Puiu se ocupă de legatul velei ;**pe** ghiu. Intrăm prin şenalul foarte îngust, în acvatoriul BSipUt înţesat de bărci, şalupe şi caice. Nici un loc liber. 'Ba, da ! Pe zei ! Omul care ne face semne unde să acos-gtăm, vînturîndu-şi pălărioara albă, este chiar „Kaptanul“ de atunci, care ne-a însoţit cu caicul să-l remorcăm pe *^Hcii-Hiii 2.* Dumnezeule, ce încurcătură de lanţuri de .ancore ! Pe latura unde se află monumentul lui Piri-

4

Rheis
Ieste un locşor între un fel de fifthy-fifthy gen caic, formă utilizată şi pentru iahturi, şi o şalupă mare sau un vaporaş
foarte mic, drumul de acces fiind tăiat de parîmele anco-

relor. Cu grijă şi motorul tăiat, numai din inerţie, punem
prova pe acel loc în vreme ce pe puntea iahtului acostat năvălesc „kaptanul“, bravul Haltik ele la biroul de informaţii turistice care ne-a tras chiulul din echipaj şi cîţiva băieţandri. Se mînuiesc baloanele de acostare, ,,kaptanul“ prinde barbeta şi într-o clipă sîntem legaţi de iahtul acela insolit. Este al prietenului meu Yakup, se află în reparaţi^ deci putem urca pe el folosindu-1 drept punte. Atmosferă
cordială. *Hai-Hui 2* a fost semnalat şi la trecerea în aval şi la urcarea în amonte, fiind aşteptat. Altfel nu se explică
apariţia lui Er.cument, asociatul lui Yakup. Gura portului şi ştirile transmise de ea sînt deosebit de eficiente. Se comentează eşuarea noastră. Ercument este radios, Haliik
se însărcinează să ne stampileze „Jurnalul de bord“, un puşti este trimis după Husseyn Olt. Puiu îşi spală în continuare lenj urile. Husseyn Olt are pe scaunul lui de bărbier un ,,ginere“ (ne informează puştiul), dar a promis că-1 ferchezuieşte urgent. Se pare că l-a lăsat pe jumătate ras, a venit la cheu, a jucat rolul de- tălmaci, mi-a spus că fata lui s-a căsătorit şi de aceea n-a putut veni în România ; pînă să vină Husseyn, a dispărut Ercument, apoi s-a întors Ercument cu o sacoşă plină de. cutii de conserve de peşte ; Puiu, întrerupt din spălat, a adus de la „protocol" o sticlă de coniac, animaţie, schimburi de politeţi, fotografii. Yakup este la Istanbul. Va regreta, spun ei. — Regret, spune skipperul. Gata. Ora de escală a trecut. Husseyn fuge la clientul lui rămas cu spuma pe obraz. Se dau pliante turistice puştilor care ne ajută la manevră şi celor de pe cheu. „Kaptanuh[1] se urcă într-o barcă şi remorcă iahtul cu pupa înainte, scoţîndu-1 dintre parîme. Se porneşte motorul.

La ora 13.43 *Hai-Hui 2* avînd pe loch 3200, 2 Mm iese cu motorul din portul de iahturi, fiind salutat de pe cheu de prietenii lui din Gelibolu. în largul strîmtorii întîlneşte acelaşi vînt din N.NE bătînd domolit cu 4 m/s. Se ridică randa. Hotărîm să urcăm puţinul care-a mai rămas pînă la cap Cankaya cu motorul şi randa, după care, ieşiţi în partea largă a strîmtorii Dardanele, să ne reluăm încîntătoarea noastră navigaţie cu vele.Skipperul a început să cunoască Marea Marmara. Este la al şaselea drum în această mare capricioasă, adevărat rai pentru turismul nautic. Nu-şi face iluzii ; dar nici nu-şi pune întrebări inutile. Ştie că va înăspri comportamentul la bord în funcţie de densitatea traficului, că va scoate untul din mus, chemîndu-1 pe punte fără nici un menajament, nu ca să-i amărească zilele, ci pentru a-1 obişnui cu una din legile de fier ale navigaţiei care face din siguranţa iahtului şi a echipajului obiectul ei principal.

Pentru delectarea lui profesională, skipperul alcătuieşte cîteva variante ale planului de drum, luînd în consideraţie diverse aluri posibile pe structura generală a vîntului care bate aici în acest anotimp.

Sîntem *marţi 6 iulie la orele 14.15,* am dublat cap Cankaya cu motorul şi randa, am păstrat motorul pînă cînd am ajuns în contracurentul de pe coasta europeană şi apreciind că nu mai este nici un pericol să fim scurşi din nou în strîmtoare, iată, se opreşte motorul, se ridică la postul pentru marşul cu vele şi focul de drum îşi ia locul obişnuit. încetează trepidaţiile, încetează hîrîîitul acela supărător de lucru mecanic, încetează mirosul gazelor arse şi *Hai-Hui 2* îşi reia plutirea lină, cu o briză dulce de N.NV. Torid. Puiu îşi schimbă rolurile cu uşurinţa unui actor experimentat. A devenit bucătar, ameninţînd echipajul cu înnebunitorul lui menu fix. In plus, mînuind imprudent un pahar, se taie adînc, pînă la os. Cam palid, comunică incidentul skipperului, care cu mutra lui numărul 3, adică impasibilă, îi recomandă ca altădată să fie atent, iar acum să-şi vîre tăietura în mare, apa sărată fiind un remediu excelent pentru genul respectiv de tăieturi. Fără o vorbă în plus, musul se 'conformă. încă o notă bună pe carnetul de mus care trage zdravăn spre marinar şi secund cu procură.

La 14.45 vîntul scade pînă la 2 m/s, la 15,10 cade, dar iahtul ţinut în contracurent urcă abia perceptibil, dezvăluind cunoscutele amănunte de la uscat. Salcia torsionată
crescută chiar din buza coastei rîpoase, stînd de sub umă-

rul dealului, releul de radio-televiziune, miriştile, lanurile prizărite de porumb.

Ne pregătim pentru navigaţia de noapte. Puiu constată că unul din felinarele de vînt are sticla spartă. Alimentează cu petrol al doilea felinar, punîndu-1 la îndcmînă. Se pare că astăzi traficul prin strîmtoarfe este foarte dens. Dacă se va menţine în acelaşi ritm şi la noapte, vom avea de furcă. Este interesant de ţinut un calendar diurn şi lunar al vîntului, lucru posibil atunci cînd vor naviga în aceste mări foarte multe iahturi româneşti şi cînd skipperii lor se vor osteni să înţeleagă rostul unei asemenea răbdurii strîngeri de date meteo. La 15.10 se ridică o briză cu tendinţa de a se roti spre N.NE. Viteză prea mică pentru a debloca lochul. Navigînd în vederea coastei, necazurile făcute de loch se corectează uşor. Dar la mare liberă ? Mă tem că estima iahtului va fi mereu în urma punctului real. Cu puţină oboseală în plus, urmărind riguros cu ceasul blocările şi deblocările, s-ar reduce simţitor această eroare obiectivă. Există trei alternative ale planului de drum, odată ajunşi la traversul insulei Marmara. Una, cea mai dificilă, dar şi cea mai rapidă, să ţinem drumul vapoarelor cu toate riscurile aferente, cerînd echipajului o vigilenţă încordată, mai ales noaptea. A doua, să ţinem un drum paralel cu al vapoarelor, fie între acesta şi coasta europeană, fie spre largul mării, avînd ca punct de aterizare insula Sivriada, la cîteva mile de gura Bosforului. A treia variantă ar fi un drum în vederea coastei Asiei Mici, mai lung cu 20 sau 30 de mile, oferind mai multă siguranţă faţă de trafic şi avantajul contracurentului pînă la epava marelui nostru petrolier *Independenţa.* Skipperul se hotărăşte să aleagă varianta cea mai favorabilă oferită de vînt şi mare, la ora cînd va avea insula Marmara în travers.

Deocamdată ne obosim în volte scurte, executate în contracurent. Linia de demarcaţie între curentul puternic care coboară spre partea îngustă a strîmtorii şi contracurent este marcată vizibil de valuri mici şi de un fel de dîră vagă de culoare, un altfel de albastru, perceptibil ochiului atent şi cu oarecare experienţă. Skipperul urmăreşte cu umor negru, umorul şi mai negru al vîntului.

Cît am urcat strîmtoarea cu motorul şi randa a bălut jovial, dîndu-ne un ajutor substanţial. Cum am trecut la navigaţia cu vele, cum a început să facă nazuri, punîndu-ne răbdarea la încercare. La 16.30 bate din N.NE cu 3m/s. La 16.45 cade şi se ridică la 17.15, abia adiind din NE, ca la ora 18.00 să aibă 2 m/s din NE, ceea ce înseamnă că-1 avem din tribord, un cart dinaintea traversului, tocmai bun să dublăm coasta europeană, renunţând la volte. La ora 18.00 musul preia cartul pentru a-i îngădui skipperului două ore de somn. După regula ştiută, vîntul are tendinţa de a se întări spre seară. Direcţia din care bate este constantă : NE. Punctul estimat-observat ne situează la 1 milă în sudul capului Doganaslan, ceea ce înseamnă că am urcat 8 mile de la Gelibolu, în 8 ore de marş, parcurgînd în volte aproape 18 mile marine. Straşnic ştiu veliştii să-şi dubleze şi tripleze eforturile, să-şi lungească croazierele şi să-şi ronţăie timpul. Facem împreună volta spre a evita «pava de la cap Doganaslan. Odihna skipperului este fdoar un eufemism. La 19.05 se face volta număr 9. şi se pune prova pe capul Inceburun, de unde se va lua un drum compas de 70° pentru a ateriza pe insula Hayrsîzada.

I Traversăm druml vapoarelor în amurg, ferindu-ne abil din calea monştrilor metalici. O navă de război ne pune probleme, pînă-i trecem prin pupa. Este un slalom la care iîăm amîndoi în cockpit, cu scăfîrliile pe rulmenţi şi ochi ■de melc. Simţim că trăim, că nimic nu este monoton în fjayigaţia cu vele, că nervii ne zbîrnîie şi că pierdem foarte 'puţin din umorul nostru cotidian. Starea de exaltare ve-■Ifstică şi de abilitate în pilotajul : „unde-i vaporul, nu e Rpoful, păzea că vine vaporul, dă~i semnale optice cu ghiotura ; strînge vîntul ; slăbeşte focul, strînge 'focul" — •ţine pînă spre orele 23,15, cînd-iscat brusc din pîntecele H>pţii, un cargo cu prova pînă-n stele, vine grămadă pe noi.

Musul fusese lăsat liber de la manevră, spre a aţipi cît l-or lăsa vapoarele. Ivirea unui cargo rapid în apropierea 1
Iahtului, noaptea, are ceva de coşmar. Ieşit mult din 0

■drumul navelor, cargoul se duce undeva, spre un port din
Asia Mică. Luminile lui albe se proiectaseră pe cerul înstelat, cea verde se văzuse un timp pe drumul obişnuit,
şi dintr-odată...

II

— Yîră-i lanterna în ochi, a strigat skipperul, arnorsînd volta care să scoată iahtul de sub etrava monstrului.

Musul ajunge în cockpit buimăcit, atunci cînd cargoul ne dublează mult sub un sfert de cablu. Prea tîrziu pentru
a-1 mai avertiza. Duduitul maşinii ne bate în creier piroane de foc.

'— Nu se mai poate aşa, constată skipperul, ca şi cînd această lipsă de lumină la bord n-ar fi fost integral vina lui... Scoate lămpaşul şi agaţă-1 unde ştii.

Apare felinarul de vînt (de căruţă, bineînţeles !), Puiu îl meştereşte, îl aprinde şi, tot căutîndu-i locul, se hotărăşte să-l fixeze pe roof, înaintea catargului. In clipa cînd am avut lumina aceea albă şi fîlfîitoare, gata să se stingă din clipă în clipă, luminînd palid o parte din vele, am existat în noapte. Pînă atunci n-am existat. Pentru nici un timonier de cart şi pentru nici un ofiţer de cart. Semnalele noastre luminoase date mereu în situaţii limită nu au fost o soluţie. Soluţia este felinarul de vînt. Reacţia la nave este imediată. O şalupă de pasageri, care strănută
pe-aproape prin eşapamentul îmbîcsit, se îndepărtează imediat de noi. Navele mai apropiate, urcînd spre Marmara, iau din cîrmă. Skipperul urmăreşte cu satisfacţie reacţia navelor. Este bine aşa. Este excelent aşa. Starea de
tensiune scade la jumătate. Bietul lămpaş de căruţă primeşte o creastă de val prinsă greşit cu etrava, pîlpîie o clipă în agonie, după care îşi revine, afumînd sticla de ciudă. Noaptea se scurge lent, cu carturi mult mai puţin tensionate, navigînd în zona mai puţin frecventată dinspre
coasta anatoliană. In zori marea este de gradul 3, vîntul bate din NE cu 4 m/s şi în prova avem o flotilă de pescuit,
alcătuită din bărci cu motoare Diesel, care hăcuie apele strîmtorii, luîndu-şi partea leului din bancurile de peşti care urcă spre Marea Neagră. Dublăm flotila prin larg. Dimineaţa este rece, cerul albăstriu-verzui în care se con-
turează cu tuşe generoase conturul aspru al înălţimilor de
pe coastă, acum familiare şi cunoscute.

Miercuri 7 iulie o zi clementă şi binevoitoare. Din pupa
ne dublează vedeta de patrulare V 1225 pe care-o
salutăm
regulamentar şi care ne răspunde amical. Se pare că ur-
măreşte un mineralier. Sare din nou siguranţa de la
sania
pisicii ghiului, o gioarsă. Abia recuperez rola
rămasă.Vîntul de N.NE nu este tocmai vîntul de care
avem nevoie,
obligîndu-ne iarăşi la volte, bordul in care vîntul refuză
fiind foarte dur şi zgîlţîitor. La 07.40 skipperul ia două
relevmente compas simultane la farul de pe capul Ince-
burun şi Sarkoy, stabilind că se află în punctul de
coordo-
nate <po — 40°31’5“N şi = 27°13’ E ; că pînă la insula
Hayrsîzada mai sînt 16 mile şi că vîntul dă pe 120°,
lucru
nefolositor şi obositor. Joaca de-a voltele, pe urmă un
drum de 20°, ne scoate din partea largă a strîmtorii Dar-
-danele, astfel încît la ora 14.15, după ce schimbăm
focul
de drum cu genovezul 2 şi genovezul 2 cu genovezul 1,
încercînd să prindem cea mai uşoară boare, rămînem în
derivă la sud de farul, Aoşkoy, în patul curentului care
încearcă să ne ducă înapoi în* Dardanele. Exact ora şi
locul
în care am trăit aceeaşi stare în anul 1980, executînd
ace-
leaşi manevre de vele, ceea ce înseamnă că în
calendarul
temperaturilor, presiunilor şi al regimului vînturilor,
există cicluri care se repetă anual, cu o regularitate
nota-
bilă. Observaţia se va completa cu date care întăresc
con-
vingerea skipperului că Marea Marmara este o mare a
unor constante favorabile croazierei, cU vele. Ceea ce
stîr-
neşte interesul este cvasiidentitatea condiţiilor de navi-
gaţie. In 1980, tot în iulie 15 şi în acest loc şi la această
oră (era o marţi) cum am mai spus, aceeaşi manevră de
focuri, pe aceeaşi mare de lapislazuli, în acelaşi calm
plat.
După care calm plat, seara, a izbucnit furtuna. Să
vedem
dacă şi acest calendar va fi respectat. Deocamdată
cerul
nu dă nici un semn neliniştitor. Puiu îşi aprinde furnalul,
găteşte prînzul, apoi coase genovezul 2. Trîndăvim arşi

de un soare crîncen. Ne învîrtim să ne prindem cîrma între coasta europeană şi insulele Hayrsîzada şi Marmara,
chiar în mijlocul drumului vapoarelor, care ne dublează cînd într-un bord, cînd în celălalt. Urmăresc rotirea vîntului spre N. Puiu face cusături trainice, folosind skipperul
drept ucenic responsabil cu întinsul şi ţinutul velei. La 15.50 vîntul bate din nord curat cu 2 m/s, ceea ce este
excelent. Lochul blocat se deblochează şi ţăcăne leneş indicînd o viteză de 2 noduri. Se impune prima variantă a planului de drum. Să punem prova pe Istanbul, ţinindu-ne pe chiar drumul navelor, cu atît mai mult cu cît avem felinar de vînt şi-l utilizăm cu succes. După ce-a

15.51 cusut genovezul 2, Puiu alimentează felinarul şi lanter-
nele cu acumlator. La 17.10 vîntul saltă la 3-4 m/s.

Este **o** mare divină, pregătirea iahtului pentru navigaţia de noapte a luat sfîrşit, echipajul stă în cockpit şi ascultă muzică. în prova apare silueta elansată a unei nave care se apropie cu viteză. Recunoaştem formele şi desenul navelor româneşti. Distingem numele navei : *Polar X.* Nu se ştie de ce, ne invadează o emoţie bruscă, ca şi cînd am fi lipsit de-acasă ani de zile. Sîntem prea sentimentali. Puiu aduce pavilionul de la baston şi-l flutură frenetic în vînt. *Polar X* este la trei-patru Cabluri de noi. Animaţie pe comandă. Animaţie pe punţile pline. Semne de bun rămas. Şi, superb, sfîşietor, sunetul sirenei
care ne răspunde la salut.

• Este întîia oară după întîlnirea festivă cu nava-şcoală *Mircea* din rada Constanţa, cînd o navă românească răspunde atît de solemn iahtului *Hai-Hui 2.* Bucurie la bord şi emoţie gîtuită spre a nu mototoli morga. Ura! pentru *Polar X.* Să aibă parte de mare bună şi de voiaj plăcut. Bun cart înainte, *Polar X* ! Şi comandantului tău o caldă şi
prietenească strângere de mînă.

Abia se topeşte la orizont *Polar X* şi din pupa ne dublează altă navă românească : *Rovinari.* Sîntem ca acasă.
Iarăşi semne cu pavilionul fluturat... Iarăşi cascheta agitată
în fel şi chip. Cîte bordeie, atîtea obiceie. *Rovinari* trece mahmur. Pe comandă nu iese nici măcar ofiţerul de cart. Entuziasmul nostru se pleoşteşte. Noroc că mai păstrăm în noi, cald şi încurajator, salutul lui *Polar X.*

Noaptea ne prinde aproape de Hayrsîzada, unde ne-a derivat curentul. Ascultăm Beethoven la radio Bucureşti. Cerul este de un ocru palid. Apar constelaţiile. Prin strunga dintre cele două insule se văd luminile din arhipelagul Paşalimani. Navele rămîn în babord. Un curent stupid ne antrenează spre stînci. Nu avem prea multă benzină şi deocamdată ne rotim după cîrmă, la două cabluri de coasta neagră, mătăhăloasă şi inospitalieră. Puiu
aprinde felinarul de vînt şi are o idee straşnică. îl amarează pe roof, în bordul din vînt. Lumina se vede incomparabil mai bine şi pe 360^3, ceea ce corespunde regulilor prevăzute în R.I.P.P.A.M. pentru un iaht de 7 metri.

Rezultatul: este de-a dreptul încîntător. Navele ne dublează, ocolindu-ne net.

Skipperul constată existenţa unui curent circular, pe toată coasta de nord a insulei Marmara. Briza slabă din nord nu este capabilă să scoată iahtul din acest anafor lfent şi sîcîitor. Toată noaptea facem rondouri stupide în apropierea insulei Marmara. Auzim limpede strigătele muncitorilor, hîrîitul unei maşinării, plescăitul valurilor izbind stâncile. O noapte superbă şi stupidă, numai în măsura, şi mai stupidă în care ne reglăm viaţa după cronometru. Sîntem robii propriei noastre profesii, propriilor noastre preocupări, propriului nostru sistem de a acorda individul la social. Nu putem saluta socialul pentru un an,
or pentru doi ani, pe care să ni-i dăruim unui vis sau unei cutezanţe. Ne-am funcţionarizat pînă-n măduvă. Car-
turile se rotesc normal. Vegetăm. Sau încercăm să înţele-
gem noaptea, ceea ce nu este tot una.

Joi 8 iulie nu schimbă cu nimic echilibrul presiunilor. Notabil este faptul că acel curent circular ne poartă lent spre capătul estic al insulei, nu-1 depăşeşte şi de acolo ne
duce spre nord. Adică spre Europa. Vedem perfect vîrfurile
munţilor Teki-rdag în Europa şi pe cei zimţaţi ai peninsulei Kapidagi în Asia. în cartul lui din zori, Puiu dublează insula. Se constată efectul perturbator al gurilor de văi, care creează zone turbionare pe mare, contracarînd efectul brizelor slabe. La ora 06.15 constatăm că în
17 ore am parcurs o distanţă de 15 mile. Să nu zică cineva
că pe mare nu-ţi trebuiesc rezerve masive de răbdare. La ora 05.40 vine la pintenare din pupa, cu toată viteza, nava de pasageri *Ankara.* Atît de netulburată, atît de agresivă, atît de constantă pe direcţie, încît Puiu se precipită la motor, îi smulge capacul şi probabil nevoind să ruginească pe fundul mării, bravul nostru „Veterok“ o ia din loc la prima sfoară. *Ankara* trece în trombă pe lîngă noi, hîţînîndu-ne pe valurile de siaj. Curentul ne întoarce la insulă. Vînt nul. La 06.40 vîntul începe să adia
din E.SE, aducînd de la insula Marmara valuri de arome biblice : răşină de pin. Peste o oră sîntem în aceeaşi situa-
ţie, în afara unui alt condiment care se adaugă curentului : vîntul joacă, obosind greementul. Skipperul încearcă tot. felul de formule spre a ieşi de sub ecranul înalt al

coastei. Se strînge genovezul 1 pe strai şi se guvernează doar cu randa, godilînd puternic cu cîrma ; se întinde genovezul, se imploră Poseidon şi, la rigoare, i se zice una de la obraz. Nimic. Vorba turcului : Yok ! Chestiunea ţine pînă la ora 10.10 cînd se ridică obriză de la est care ajunge repede la 3 m/s, dar n-are respiraţie, căzînd la 13.05, cartul skipperului. Şi bucuria lui. Se pare că aparte- urile skipperului îşi fac efectul, cînd la ora 14.15 se ridică un vînt de S.SV., adică din pupa. Puiu sare la prova, schimbă genovezul 1 cu genovezul 2 cusut meticulos ieri, îl tangonează şi, cu velele în foarfecă, iată-ne stăpîni pe o viteză de 3 noduri. Bucuria ţine pînă la ora 16.30 cînd vîntul cade. Aruncînd cocoloaşe de hîrtieîn mare, skip- perul constată că se află în plin curent, că acest curent are o viteză de cel puţin 1,5 noduri şi că iahtul este dus în derivă spre insula Marmara. Plin de electricitate, no- tează în „Caietul de cart“ : „Cred că nu mi s-a întîmplat în nici o croazieră o asemenea batjocură". Prinde un ră- suflet muribund şi ajunge dincolo de zona de demarcaţie dintre curent şi contracurent. Ca să scape de păcate şi de produsele glandelor sudoripare, face o baie crîncenă la prova, frecîndu-şi nudul cu buretele, săpunindu-1 cu să- punul ieftin care face spumă cu apa de mare, sperînd că, la aflarea calităţilor iui marine, producătorii nu-i vor schimba ambalajul şi preţul.

Ca nou-născut şi rozbombon, îşi ia cartul în primire, exact cînd se prezintă din pupa un vînt agresiv, avînd vizibil gînduri mari. Cu velele în foarfecă, *Hai Hui 2* fuge cu 4 noduri la ora 17.05. Ţinem un drum compas de 80°, adică direct pe gura Bosforului. Nu tu derivă, nu tu rafale, navigaţie de zile mari cu genovezul tangonat şi randa filată pînă-n sart în bordul opus. La 20.30 skipperul se echipează de noapte şi furtună. Apar nori cirrostraţi, cerul este roşu murdar, soarele roşu. Iată şi cohortele de strato- cumulus. Vin repede, invadînd cerul din V.NV. Skipperul notează în „Caietul de cart“ : „Prevăd o întărire a vîntului şi poate furtună în următoarele 6-12 ore“. Previziune cu marja prea largă, după cum se va vedea.

Musul alimentează felinarul de vînt şi-i lustruieşte sticla. Rana din palmă i s-a închis. Ştiu că-1 doare, dar, nefiind la pension, răbdăm. La 20.35 se coboară de la post

genovezul 2 **şi** se armează, ridicîndu-se la post, focul de drum. Noaptea nu se poartă genovezele nici în calm plat. Vîntul se întăreşte. La verticala iahtului trec învălmăşindu-se alto-cumulus. Vîntul se roteşte rapid spre N.NE, ajungînd la 8 m/s, ceea ce dă pe loch o viteză de 5 noduri.
La ora 21.00 vîntul atinge 12 m/s apoi 14 m/s. Iahtul ţîşneşte din inerţie. 8 noduri pe loch. Excelent. Previziunea skipperului se adevereşte mai repede decît se aştepta. Se repetă identic noaptea de 15 pe 16 iulie 1980. Identic în ceea ce privesc condiţiile atmosferice, cu singura deosebire că furtuna a venit atunci ceva mai din nord. Desigur, condiţiile bordului sînt astăzi cu totul altele. Şi în ceea ce priveşte pregătirea iahtului şi în ceea ce ţine de echipaj.

Deci, să ne pregătim de furtună.

Musul aprinde felinarul de vînt şi-l fixează pe roof, în babord.

întunericul este opac, dens, noaptea poate fi recepţionată şi sub specia halucinantului. Obligaţia esenţială a skipperului este să se detaşeze de sfera emoţionalului şi să ia lucrurile sub aspectul lor firesc, raportîndu-le mereu la posibilităţile iahtului şi ale echipajului. Avem murjele în babord, valurile care nâ înconjoară cu spuma albă a berbecilor ne vin dinapoia traversului, lumina felinarului agitată de vînt dă iahtului un aspect spectral şi, pentru că vine direct în ochi, stînjenind observarea mării şi citirea compasului, improvizăm mijloace de a o ecrana. La început Puiu ţine cotul pe roof. Apoi cînd cartul în doi nu se justifică, vîrîm între felinar şi marginea roof ului o pernă din plastic. La orele 22.15 trimit musul la odihnă. *liai-Hui 2* îşi demonstrează din nou excelentele lui calităţi nautice. Face surf cu o plăcere vădită, fără să ambarce apă, este maneabil **şi** sensibil la cîrmă, echilibrat şi deosebit de stabil. Este adevărat, nu ţine drumul fără timonier, chiar dacă **i** se amarează echea, lucru care complică viaţa la bord solicitînd o permanenţă la eche, obosind echipajul **şi** anulînd ideea de navigaţie solitară. Pe de altă parte, acest defect este compensat prin sporul de siguranţă **a** navigaţiei, asigurat de timonier.

Din observaţiile notate sîrguincios în „Caietele de cart“ ale croazierelor cu *Hai-Hui 2,* se poate trage concluzia că

în Marea Marmara zilele de calm plat sînt puţine şi că

vîntul se îstăreşte îndeosebi spre seară, atingînd forţa 5—6 sau chiar 7 spre prima jumătate a nopţii, după care are tendinţa să scadă pînă la forţa 3-4, ca după răsăritul soarelui să rămînă la forţa 3.

Avusesem parte de calm plat în ultimile 24 de ore, rotitul după coadă în zona turbionară a insulei Marmara ne obosise destul, punîndu-ne nervii la încercare şi făcîndu-ne să înţelegem că nu ne-am integrat perfect marilor ritmuri ale naturii, aducînd pe mare stupida grabă şi mai stupida tendinţă a goanei contra cronometru care ne iroseşte viaţa, zăbrelind-o între gratiile orelor, mai dure decît gratiile puşcăriilor.

Iată că mama natură ne satisface foamea dementă de goană, viciul şi malformaţia secolului. Ţinînd un drum compas de 85°, skipperul slăbeşte randa, pînă cînd reduce înclinarea prea accentuată care modifică 'echilibrul iahtului şi, cercetînd marea pe cele 360° ale orizontului, îşi face propriul lui punct interior. Navele sînt pretutindeni în jurul iahtului, venind din pupa sau din prova, dar dublîndu-1 prudent, cel mai tîrziu de la două cabluri distanţă. Deci, lumina se vede bine, lucru care elimină starea de teroare şi tensiune de pînă acum. Atunci cînd vreo navă devine prea insistentă, skipperul emite semnale luminoase date cu lanterna, lucru care ajută vizibil la identificarea iahtului. Pînă la acest ceas de noapte şi de furtună, croaziera a fost o reuşită. O reuşită tehnică, o reuşită sportivă ; dar mai ales una morală, dovedind că factorul cheie al croazierei cu vele este echipajul. Că mecanismul interior care guvernează un echipaj eficient este supunerea lui la exigenţele rolurilor de echipaj şi armonizarea fiecărui rol cu nevoile ansamblului. Că scopul strategic se atinge prin rezolvarea succesivă a problemelor tactice previzibile şi imprevizibile şi că factorul decisiv al victoriei este factorul moral şi compatibilitatea caracterelor. Ca să-i radă barba de clasic pe care skipperul o şi simte năpădindu-i obrazul, iată că se întîmplă un amestec şi o înghesuială de nave demnă de umorul negru al acestei nopţi deşucheate, care, aşa cum este, ne aduce acasă cu 8 noduri pe loch, ceea ce ar face în 10 ore frumuşica sumă de 80 mile marine, adică mai mult decît avem nevoie spre a ne vedea legaţi la geamandura prie-

tenului nostru, venerabilul Riza Vural din Bebek. Mai întîi apare o navă mică, probabil un caic venind de la Istanbul, care se bîţîie lamentabil pe valuri şi care, imperturbabil, ne taie prova exact în punctul unde drumurile noastre s-ar întîlni. Mai apoi apar în pupa babord un grup de trei nave, una în siajul alteia, în vreme ce alte două nave, tot eşalonate în adîncime, evident mai rapide,
le dublează pe cele trei, venind direct în pupa noastră. Şi ca să încheie acest carusel de lumini de drum punctînd
noaptea biciuită amarnic de vînt, o altă navă, venind din Asia Mică, ne taie prova, ducîndu-se probabil la Tekirdag. Skipperul are brusc senzaţia vînatului încolţit de hăitaşi şi vînători. A vînatului mare, feroce, a carnasierului. Pentru că, dispunînd de viteză, skipperul nu este de data asta pe post de victimă şi orice fatalism se exclude. Ca să fie liber pe mişcări şi observaţie, skipperul taie cu glasul lui dur, dulcele somn al musului, scoţîndu-1 din scutece în vîjîiala de-âfară. Cercul s-a închis, avîndu-1 la centru pe *Hai-Hui 2.* Caicul mizerabil din prova este manevrat rapid, trecîndu-i-se prin pupa. Navei diii fruntea grupului de trei, musul îi scoate ochii cu lanterna, drept pentru care ne trece foarte aproape prin babord. Grupul de două se află sub un cablu în tribord. Nava rapidă din frunte aprinde proiectorul, fixîndu-1 pe noi. Iahtul este brusc smuls întunericului şi scăldat într-o baie de lumină tăioasă. Pe deplin lămuriţi, cei de pe navă
slăbesc cîrma şi ne dublează prin tribord, în vreme ce ultima navă din grupul celor trei ne prinde la rîndu-i în lumina proiectorului. Să sperăm că navele şi-au comunicat impresiile despre *Hai-Hui 2* prin radio-telefon, poate
au ironizat felinarul nostru de vînt şi comentariile lor au fost recepţionate şi de alte nave, prevenindu-le astfel de prezenţa noastră. Cum nu se mai văd decît luminile albe din pupa celor care se duc spre Istanbul, cum doar o singură navă ne arată lumina roşie din babord, - undeva
pe orizont, skipperul vrea să doarmă măcar o oră, instalîndu-1 pe mus la eche. Abia se prăbuşeşte în somnul acela de veghe, prin care simte cea mai neînsemnată schimbare de drum, cea mai uşoară înclinare dincolo de cea acceptată şi înregistrată la culcare de memoria lui adîncă, cînd este chemat la eche.

— S-a întărit vîntul, spune musul... Auziţi cum trepidează lestul.

Ce s-a întîmplat în ordinea matematică a forţelor cu care iahtul răspunde solicitărilor vîntului şi mării ? Bandat mult în tribord, făcînd surf cu indicatorul lochului bătînd spre 10 noduri, *Hai-Hui 2* are o asietă departe de chila dreaptă. Lestul vibrează puternic, făcînd să trepideze corpul şi catargul. Matiselile lui don' Sandu ţin. Catargul refăcut de Iacob ţine fără-ndoială. Să sperăm că vor ţine şi buloanele de bronz prin care este prinsă chila fixă, că nu s-au forfecat cînd *Hcii-Hui 2* s-a bălăngănit toată noaptea pe chila înfiptă în pragurile de nisip de la cap Karakova şi că vibraţia asta puternică nu le va reteza, făcîndu-ne să ne dăm tumba tocmai acum.

Deocamdată slăbim uşor randa şi să vedem dacă skipperul este destul de obosit ca să poată dormi în cockpit. Este un fel de exerciţiu pregătitor, pentru a reuşi sigur, î.ntr-o' şcoală superioară de fachiri. Asigurat cu centura de siguranţă, cocîrjat, gheboşat, serpentinizat, cu lemnul punţii netezindu-i vertebrele şi eventualele lor excrescenţe, skipperul dă dovada vinui zel excesiv, temperat de
primul deferlant care se sparge în capul lui sagace... Voise să folosească stratagema pentru a-1 lăsa la eche pe
mus, obişnuindu-1 să guverneze iahtul pe orice vreme. Exerciţiul pedagogic ia sfîrşit. Musul este trimis la culcare. Vîntul atinge diapazonul cel mai înalt spre orele 01.45, după care scade progresiv şi se stabileşte la 12 m/s.
Cînd deasupra munţilor Asiei Mici se arată o dungă subţire de un verzui diafan şi drumul iahtului este interceptat de cel dintîi avion cu reacţie care face manevra de a se înscrie în sistemul de aterizare, skipperul ştie că are în prova babord, la aproximativ 20 de mile, aeroportul internaţional Yeşilkoy. Drept pentru care musul preia cartul şi onorabilul coboară în cabină spre cele legale şi mult aşteptate.

Sîmbătă 9 iulie la orele 06 am schimbat de drum spre coasta europeană, în aşa fel încît s-o întîlnim la Yeşilkoy. Răsăritul a prevestit vînt. Il avem. Tăiem drumul vapoarelor, dublînd prin pupa un mineralier uriaş sub pavilion liberian. Un iaht turcesc se duce spre Gelibolu. Ne încrucişăm şi ne salutăm cordial. Boşul de-acolo are echipaj

plătit. Se vede marinarul trebăluind la prova. Marea este oţelie, acoperită de spumă. Valurile sînt pline de bule de aer. Cerul acoperit cu nori lenticulari. Zi de ajuns la Istanbul, de care ne despart încă 30 de mile, Vîntul se menţine din N. NE cu 5 m/s. Lochul totalizează 3280,5 mile marine la ora 03,15. Cînd ajungem la două mile de coastă, vedem rafala care vine spre noi cu viteză. Mai întîi, fumul unei fabrici de la uscat se culcă brusc şi se spulberă. Apoi, spuma valurilor este smulsă şi vîrtejuri ciudate se rostogolesc de la coastă spre noi, pe o lăţime de cîteva cabluri, ca şi cînd o baterie nevăzută de tuburi Venturi şi-ar fi reglat tirul pe iaht. Skipperul ia şcota randei la mînă şi primeşte rafala cu o jubilaţiune greu de ascuns. Indicatorul lochului sare la 10 noduri, maximum ce poate înregistra. Surf. Rafala se duce spre larg. De la coastă, mai din prova, vine altă rafală. Aceeaşi manevră. Acelaşi salt spre Yeşilkoy, al cărui turn de control şi dirijare îşi luceşte geamlîcul pe coastă. Fenomenul nu se poate tălmăci decît prin efectul de horn al văilor. Din rafală în rafală şi din voltă în voltă dublăm Yeşilkoy spre orele 12.00 şi ne apropiem joviali de rada portului. Vedem în prova tribord insula Sivriada. Vîntul continuă să bată în rafale de forţa 5—6.

Este timpul să stabilim un plan de manevră pentru a ajunge fără motor la farul care marchează intrarea în Bosfor. Vîntul bate direct din prova. Sînt două alternative : să urcăm cu el dinaintea traversului pînă în contracurentul de pe coasta asiatică, sau să încercăm volte scurte printre vapoarele din radă, pînă la traversul portului pescăresc Kumkapi. Musul semnalează prezenţa unor
iahturi care zburdă în volte în largul golfului Moda, pe coasta asiatică. înseamnă că relieful coastei a deviat vîntul şi cum urcă iahturile acelea în vînt, vom urca şi noi. îmi aduc aminte că la şedinţa solemnă a secţiei noastre de iahting de croazieră, cu participarea unor oficialităţi de marcă, se vorbise de Balcaniada de iahting care se va ţine aici, prin august, la care, în calitate de observatori, vor participa şi două iahturi de croazieră ale secţiei, pe lîngă lotul de sportivi ai Federaţiei. Sportivii turci fac antrenament. Faptul se confirmă prin apariţia unei flotile de iahturi de cursă-croazieră, evoluînd între insulele

Sivriada şi Kînaliada. Velele albe pun pete romantice pe albastrul oţeliu al cerului. Dinspre Moda vine un iaht din stejar, un 11 metri de mare frumuseţe, care poartă doar un genovez : dungi albe şi albastre, are la bord un echipaj elegant, îmbrăcat în alb, o femeie tânără- stă degajat pe cabină şi la prova, marinarul iahtului strînge parîmele. Iahtul ia drumul spre Dardanele. Spectacolul de graţie, forţă şi eleganţă pe care-1 dă, ne încîntă. Skipperul face două greşeli în acelaşi timp. Nu însumează viteza vîntului la viteza curentului şi nu-şi dă seama că poartă încă genovezul doi. Rezultatul este o derivă de-a dreptul alarmantă, care duce iahtul aproape de Kînaliada.
Bordul din care vîntul dă nu este mai fericit. Deriva ne scoate spre pupa navei aleasă drept reper, dincolo de care navele stau la ancoră ciucure, mascîndu-ne velele şi obligîndu-ne să folosim motorul. Dacă este iahting, iahting să fie. Vom ajunge în Bosfor cu velele, chiar dacă.-.. Nu ştiu ce ar urma după acest „chiar dacă“, decît la a patra voltă, cînd skipperul otrăvit de felul cum urcă în vînt iahturile turceşti, dă nas în nas cu genovezul.

'— Ce dracul dracului caută genovezul aici ? întreabă gata să-l înfulece pe mus, cu tonsura lui sferică cu tot.

Musul îl priveşte angelic şi ridică din umeri.

— Dumneavoastră l-aţi vrut, spune.

— Jos cu el, blestematul !

„Blestematul[11] care, ţinut de mus cu şcotele la mînă, ne urcase cu 10 noduri... Aşa da. Era şi timpul. Pînă acum sportivii turci or fi spus că ne amuzăm, privind regata. Dar regata s-a sfîrşit şi iahturile urcă exact în vînt, cu tot echipajul agăţat pe bordul din vînt, cam 10 echipieri, cu ghidul strîns în ax, cu vele sensibile care par a îmbrăca vîntul. Vin unul în siajul celuilalt, scot mustăţi de spumă de sub etrave şi-i produc skipperului o invidie neagră, care-i ulcerează ficatul.

Şi bravul *Hai-Hui 2* urcă acum în vînt, dar mai altfel, cu viteză mult mai mică şi sub un unghi incomparabil mai mare. Iahturi de performanţă, cu vele de performanţă şi cu echipaje de performanţă. Ne vedem deale
noastre, cu atît mai mult cu cît alura adoptată şi focul de drum strîns chibzuit ne urcă vizibil spre gura Bosforului. Vîntul se întăreşte pînă la 12 m/s. La ora 19 ate-

rizăm pe coasta europeană, pe intrarea în portul pescă-
resc Kumkapî. Se coboară velele şi se porneşte motorul. Dublăm foarte aproape Kennedy Cadessi, capul Ahîrkapî, vîntul mozoleşte sălbatic coroanele platanilor, istanbulezii
au ieşit la pescuit de pe străzile-cheu ; dublăm farul, Moscheia Albastră şi Sfînta Sofia domină peisajul; tă-iem Cornul de Aur, făcînd slalomul ştiut printre zecile de vapoare, şalupe şi caice ; ferim ferry-boat-ul care vine de la Port-Harem — ah, Port-Harem, loc de pătimire — apoi de la sudul palatului Dolmabachce, intrăm în contracurentul care uşurează munca regulată a moto-rului. Inserarea bîntuită de vînt încenuşeşte Istanbulul, dîndu-i un aer igrasios şi mohorît. Asta pînă la feerica oră a aprinderii luminilor.

Motorul hărniceşte fără nici o şovăială. Şuvoiul de la cap Arnavutkioi îl urcăm în contracurent, la o palmă de ştiutul debarcader. Cu toată viteza înainte răzbim în ac-vatoriul portului Bebek. Este ora 20.49 de minute, cînd ^xecutăm turul de port cu motorul la „încet, înainte". Iată umbrela albastră a prietenului Riza Vural pliată pe Jada sa de la debarcaderul pustiu. Luminile oraşului tre-"mură gingaş pe Bosfor. Geamandura ,,noastră“ este li-beră. Acostăm perfect la geamandură. Simţim cum curge
oboseala din noi. Musul leagă randa pe ghiu.

— Te-ai scomportat ca un bărbat adevărat, spune skipperul cu nesuferitul lui ton de comandă... Te îm-brăţişez cu toată dragostea.

Şi, spre stupefacţia musului, îl şi îmbrăţişează.

— Poate după ce termini cu moşmondeala, ne faci şi ceva de mîncare, mîrîie skipperul, ca nu cumva echi-pajul să simtă şcotele prea moi şi să zburde neregula-mentar.

ESCALA CONTRA CRONOMETRU

Duminică 10 iulie la orele 08.30 se observă animaţie la iahtul *Hai-Hui 2* şi o risipă nelegiuită de apă dulce. Echipajul se bărbiereşte, îşi aranjează ţinuta de

oraş, se ferchezuieşte, hotărît să lase în siaj un potop de lacrimi femeieşti. Vremea haremurilor şi a cadînelor s-a aşternut în memoria Cornului de Aur, dar asta nu are nici o importanţă. Deocamdată se pregătesc atenţiile pen-
tru bunii noştri prieteni Riza Vural şi Adem Karadeniz, Nu apucăm să-i invităm la bord, că bătrînii ne iau îna-
inte şi ne oferă cadourile lor. Este doar Ramadanul. Adem
Karadeniz ne face plinul de apă. Skipperul ştie că du-
minica există un fel de tîrguri-bîlci în Istanbul, unul din ele ţinîndu-se la poarta Topkapî. Vrea să descopere tîrgu!
de lîngă Bazar. Supus la vot, programul escalei este adop-
tat în unanimitate. Adică o ieşire în oraş pentru a-1 saluta,
o raită prin acel teritoriu pestriţ şi lărmuitor al tîrgului duminical, întoarcerea la bord, pregătirea iahtului pentru marş şi la ora 15.00 plecarea din Bebek spre Tomis, via Biiyukdere pentru vize.

Torid.

Troleybuzul luat de la staţia terminus este suportabil. Coborîm la podul Galata, trecem Cornul de Aur şi nq, lăsăm din nou pradă fluxului pitoresc al comerţului stra-
dal, ca şi aventurilor lui mereu palpitante. Am învăţat, să vedem dincolo de aparenţe. Adică înţelegem de ce cutare vînzător improvizat de încălţăminte şi-a întins marfa la adăpostul unui stîlp de afişaj, avînd în spate o stradelă care-i asigură retragerea în cazul apariţiei poli-
ţiştilor, care sar agil din dubele lor venite val vîrtej. după cum descifrăm dispozitivul tactic, cel de cercetare şi supraveghere întocmit de aceeaşi confrerie a ambu-
lanţilor, dispozitiv cu rol dublu : să atragă clienţii şi să dea semnalul de alarmă la apariţia poliţiei.

Oraşul este invadat de ţăranii din împrejurimi, de locuitorii orăşelelor şi tîrgurilor satelit, ca şi de mulţi-
mea soldaţilor învoiţi. Skipperul încercase cîndva să-^1 organizeze croaziera istanbuleză folosind două • planuri turistice : „Tourist plan of Istanbul" la o scară ţinută în secret şi *Istanbul,* pentru uzul turiştilor cunoscători ai limbii germane la scara 1:28.000.

încercarea rămăsese fără rezultate notabile în orienta-
rea de amănunt. Aşa că, încrezător în flerul lui de naviga-
tor, îşi conduce echipajul luînd în consideraţie mulţimea de
semne ale străzii : densitatea pe metru pătrat a negustori-

.lor ambulanţi, densitatea şi direcţia fluxului pietonal, selectarea mirosurilor şi alte multe semne numai de el ştiute.

Se face un rondou spre Sfînta Sofia şi Moscheia Albastră, sub soarele de plumb topit, pe străzile aproape pustii. Ici, colo, negustori al căror dever peste săptămînă a fost mic, îşi ţin prăvăliile deschise, sperînd într-o duminică fastă, care să le acopere deficitul. Urcăm abrupt pe Babiali cadessi şi, virînd pe lîngă o moschee asupra numirii căreia cele două planuri nu sînt de acord, intrăm pe o uliţă a arămarilor, mai curînd a negustorilor de Ierotenii, de toate felurile şi de toate neamurile : de la vasele de cult din aramă bătută, ibrice şi filigene, la grătare pentru cenuşare şi colivii. Pe aici fluxul pietonal este dens şi în sens unic. Ne lăsăm antrenaţi de flux, evitînd cîrcaşii îndoiţi la 90°, purtînd baloturi enorme pe samarele lor de lemn. Dublăm moscheia Mahmut paşa. Stradelele coboară una din alta în pantă abruptă. Sînt pavate cu piatră de rîu. Rigola în care se deversează apele menajere este pe vălăul din piatră din mijlocul străzii. Ne aflăm în plin secol trecut. Aerul miroase greu ,a igrasie, a pereţi roşi de mucegaiuri, a beciuri colcăind de şobolani. Zumzetul a mii de glasuri este sfîşiat la răstimpuri de strigătele salepgiilor şi bragagiilor.

Stradela abruptă este pustie, dar presimţim mulţimile. Iată-le. Miracolul se înfăptuieşte după ce facem colţul. Nu se ştie ce edili pasionaţi de construcţia labirintică, ori poate numai întîmplarea, au înghesuit între Bazar, Poştă şi Moscheia Mahmut paşa o serie de stradele paralele, tăiate la capăt de o stradă-vad, stradele şi stradă-vad avînd prăvăliile deschise, stradele bîntuite de o mulţime tălăzuitoare atît de compactă, încît orice încercare de a o străbate înseamnă cel puţin o aventură.

Aventură prea riscantă pentru timpul nostru drămuit. Se vind şi se cumpără tot ce mintea şi nevoile omului au inventat în decursul experienţei istorice ; dar mai ales se vînd şi se cumpără ţesături, îmbrăcăminte şi încălţăminte, începînd cu basmaua şi terminînd cu rochia de mireasă, sau micile uniforme pline de fireturi pentru băieţi. Este o larmă de iad. Năimitorii de clienţi strigă în disperare, în

vana încercare de a-şi doborî concurenţii prin puterea plămînilor. Toate culorile pămîntului ţesute în mătăsării, imprimeuri şi pînzeturi, dau străzilor ponosite un aspect

sărbătoresc. Risipa de culoare vorbind de un Orient fabu-
los este în contradicţie cu sobrietatea portului femeiesc. Nu avwn nici o şansă să lăsăm un pirîu de lacrimi în sia-
jul nostru. Femeile sînt timide, îmbrăcate în pardesie de culoarea nisipului, sau gri, cu năframe triste pe cap, sfi-
oase, ţinîndu-şi bărbaţii de mînă. Poartă pantofi negri cu tocul jos şi nu reprezintă decît un simulacru de minoritate.
Majoritatea zdrobitoare o alcătuiesc bărbaţii. Dealtfel ei şi fac zarva asurzitoare, concurînd o piaţă cu o mie de pre-
cupeţe. Nu este nici tîrg, nici bîlci, nici piaţă. Cîte ceva din
toate, plus patima sonoră a neguţătorilor, plus pitorescul mărfurilor, plus zăduful şi mirosurile amestecate, plus sentimentul acut al întîlnirii cu una din faţetele esenţiale ale Orientului.

Ne lăsăm în derivă şi curentul ne scoate la Poştă.

Ca să înţelegi, trebuie să participi. Adică să întrebi de marfa cea mai năstruşnică, s-o cîntăreşti în mînă, s-o pi-
păi, s-o adulmeci, s-o încerci în dinţi dacă este cazul, să-ţi
regizezi pantomima : regret, dezamăgire că n-ai găsit tocmai ce căutai, dar că nici ce-ai găsit nu *eşţe* de lepădat,
apoi o pauză de sens, apoi o consultare misterioasă cu echipajul, apoi, întrebarea de rigoare : *Tas para,* apoi mînia la auzul preţului, plecarea demonstrativă, reveni-
rea la chemarea negustorului care te întreabă el ce oferi şi de la capăt. Ce plăcere poate să-ţi aducă un lucru cum-
părat la preţ fix, fără să-i acorzi nici o atenţie în afară de atenţia cuvenită utilităţii lui ? ! Doar lucrul acela poartă
numele unei firme, pe al unui meşteşugar, munca şi cali-
ficarea trebuiesc apreciate, cîntărite, comparate cu ale altor lucruri asemănătoare, abia apoi preţuite... O lume plină de farmec, a cărei viabilitate se confirmă sau se infirmă de către viaţă şi mai puţin de către ideile pre-
concepute, stabilite în cabinet.

Autobuzul tixit ne duce la Bebek. Lume modestă de duminică. Lumea nemodestă am văzut-o pe iahturile som-
ptuoase coborînd spre Egeea. Sau navigînd spre arhipe-
lagul Prinkipo.

La ora 13.30 se face revizia iahtului şi alimentarea re-
zervorului de benzină, după care musul oferă echipajului un dejun oficial cu. ocazia plecării din Istanbul. Vaporul de pasageri cu maşinile folosind combustibili solizi ţine să

pigmenteze dejunul cu fumul lui gros şi insalubru, ase-,
zonînd fumigaţia cu valuri de siaj capabile să împroaşte conţinutul unui vas etanş, punînd în dificultate graţia cu care echipajul îşi consumă supa „din pachet". Se spală vasele, se adoptă ţinuta de marş şi la ora 15.00 Riza Vural şi Adem Karadeniz molează barbetele prova şi pupa. Lochul totalizează 3315,3 mile marine. „Veterok"-ul funcţionează excelent. Cei doi bătrîni ne fac semne amicale. Lăsăm în pupa portul de iahting Bebek.

URCĂM BOSFORUL
CU MOTORUL ŞI RANDA

Pilotajul iahtului pe Bosforul duminical înseamnă virtuozitate şi atenţie. Cu toată criza de combustibil, tot ce are motor, de la papucul zburător la cabine-cruizerul familial, somptuos, cu punţile pline de invitaţi, de la şalupele de pasageri la bărcile pescăreşti cu Dieselele
mici, ţie la bărcile pneumatice tip. *Zodiac* la iahturile cu vele brăzdează strîmtoarea în toate sensurile şi în toate alurile. Coasta europeană — cheu, trotuar şi stradă — este
înţesată de pescari. Ştrandurile sînt pline. Puhoaie umane
au cotropit terasele cafenelelor şi restaurantelor aflate pe
mal. In grădinile-terase-ştrand ale vilelor, gazdele au mu-
safiri. Se face plajă. Se face baie în Bosfor. Se pleacă de la micile debarcadere personale cu bărci de toate felurile.
Se pescuieşte. Duminica, zi de odihnă şi de distracţie, gă-
seşte în Bosfor un partener generos. Desigur, skipperului îi scapă desenul general şi particular al detentei economice
vizibile de la an la an, raportul acestuia cu inflaţia, al inflaţiei cu salariile, al salariilor cu preţurile, nu ştie dacă megapolisul este chiar soluţia cea mai fericită a dezvoltării, nu ştie nimic despre felul specific în care interacţiunea raţionălizare-inovaţie-productivitate se manifestă aici,
nici despre efectele şi repercusiunile crizei energetice mondiale, iahtul nu este tocmai cel mai eficient instru-

ment de a diagnostica o lume specifică, dar ceea ce se vede este semnul neîndoios al unei opulenţe locale, al unui mod de viaţă în care munca săptămînală îşi găseşte echilibrul în ziua de repaus, petrecută în abundenţa tuturor componentelor confoi'tului şi bunei stări. Se simte că este duminică. Numai climatul festiv, degajat şi opulent este suficient pentru a reconforta. Iată, oamenii ştiu să petreacă. Iată, skipperul dublează cu grijă bărci în care familii compacte, mama, tatăl, copiii, se dedau cu o seriozitate totală plăcerii de a pescui stavrizi.

La 15.15 se ridică randa. Viteza pe loch : 7 noduri. Tăiem Bosforul în volte lungi, de la o coastă la alta, trecînd prin pupa navelor care vin din Marea Neagră sau se duc spre ea. N-am curăţat carburatorul şi impurităţi nedetectate- îl înfundă. Atunci skipperul urcă numai cu randa, mai corect menţine iahtul pe dţum numai cu randa, în vreme ce Puiu trage cîteva sfori şi motorul îşi reia mersul normal. La travers de Emirgan ne ajunge din pupa un 9 metri navigînd cu **motorul.** Văzînd că ridicăm **şi focul, stopează** motorul şi ridică velele. Realizează performanţe mai bune decît *Hai-Hui 2.* Urcă în vînt cu cel puţin 15°—20° mai strîns decît noi **şi** în viteză cîştigă 2 r.oduri. Construcţia industrială, în şantier naval specializat, îşi spune cuvîntul faţă de cea **amatoristică. Intre** cap Kioibasi şi lumina Tarabia ne luptăm cu vîntul din prova, coborînd focul şi strîngînd ghiul în ax. La Tarabia, ramura principală a curentului bate cu putere în coasta europeană, transformîndu-se într-un şuvoi care ne ţine aproape pe loc, derivîndu-ne spre stînci. O variantă cu mai puţină tensiune ar fi fost o traversadă cap Kioibasi-cap Selvi pe coasta anatoliană, de aici cu contracurentul pînă la baliza de nord a bancului Umureri, de unde să fi revenit pe coasta europeană, acostînd la Buyiikdere. Drum ocolitor, dar confortabil. Preferăm să luptăm împotriva curentului, ajutaţi substanţial de randă. După ce-1 învingem, traversarea golfului Buyiikdere este o plăcere. La ora 17.20 acostăm la şalupa vămii de la cheul căpităniei Biiyiikdere.

Puiu îşi ia servieta cu actele **şi** sare pe debarcaderul din seînduri, care la penultima croazieră i-a întins skipperului o capcană menită să-i mototolească morga **şi** să-i rupă piciorul. Vîntul bate din Nord cu 6 metri pe secundă. La

ora 18.00, record al **recordurilor, ne dezlegăm de la** **şa-**
lupa vămii. Fiind în tranzit, **nu avem nevoie de** vize. Mo-
torul porneşte prompt. De **cum lăsăm în** siaj debarcade-
rul Buytikdere, atmosfera la bord **îşi** schimbă compoziţia **şi** temperatura. Pînă aici fusese biciuită de o nerăbdare stăpînită, nerăbdare mascată mai dibaci sau mai puţin dibaci, de neliniştile niciodată mărturisite, legate de capriciile motorului la mina căruia sîntem, o pană netă a -acestuia robindu-ne din nou unui remorcaj hazardat, de întrebările niciodată rostite în legătură cu ceea ce ne rezervă Marea Neagră ; de oboseală şi inconfort, de gustul sălciu al apei şi de monotonia listei de bucate. în clipa cînd debarcaderul celei din urmă escale rămîne în siaj, simţim gustul amărui al regretului. Croaziera a fost minunată şi, iată, îngrozitor de scurtă. Cu puţină detaşare faţă de treburile noastre terestre puteam atinge Samos ; dacă nu chiar Rhodos. *Hai-Hui 2* s-a verificat doar parţial în Egeea. Ca şi echipajul.

Atunci ?

Ce diavol grăbit ne tot împunge dosul cu furca, făcîndu-ne să alergăm bezmetici de colo-colo ?

Ce diavol al superficialităţii ne goneşte de la o idee la altă, de la un sentiment la altul, de la o stare de tranziţie la altă stare de tranziţie, de la o improvizaţie la altă improvizaţie ? i

Stabilitatea şi echilibrul să fi fost darurile altor epoci ?

Ce ne aduce goana împotriva cronometrului nouă, ca oameni ? Ce aduce ea timpului social ?

Restaurantul de pe cheu este înţesat. Promenada de pe
faleză plină de lume. Bărcile ancorate la larg, cheul şi res-
taurantele oferă acelaşi spectacol familial, amintind de neoimpresionişti : Signac şi Seurat ; mai ales Signac, navigator pasionat şi tip redutabil, incomod, căruia bărcile îi vorbesc de dulcea armonie a formelor, iar iahturile de raţionalitatea elansată a cifrei, convertită în calităţi nautice. El însuşi velist de croazieră, Signac a înţeles ca nimeni altul poezia unei acostări şi melancolia unei plecări spre larg, surprinzînd ceea ce portul oferă viu, colorat şi pitoresc în culori vibrante şi seducătoare. Melancolie şi o undă de regret, învăluind amical, duminica colorată viu de pe Bosfor. Este clipa cînd farmecul portului în-

cearcă să-ţi lege barbetele la cheu şi cînd orizontul de după
te ademeneşte viclean şi parşiv cu iluzia necunoscutului şi a noului, cînd rînduielile intrate în reflexul speciei şi dulcea chemare a ţarinei şi a femeii tale se insinuează pretutindeni la bord, stăpînind pînă la urmă puntea şi echea. Iată, avem în babord micile şantiere de caice şi şalupe de la Karagul. Dublăm stîncile şi în prova, acolo unde cele două coaste, rumeliotă şi anatoliană, se evazează, vedem linia albăstruie a Mării Negre. Lăsăm Saryer
în babord, în portul lui larg şi dublam rapid cap Telitabia. Curentul este puternic, dar motorul ajutat de randă ne urcă voiniceşte spre Marea Neagră. După ce Rumeli-Kavagî rămîne în babord şi dublăm stîncile Dikili, viteza creşte simţitor. 'Reperăm o navă care urcă Bosforul. Are toate caracteristicile de formă specifice navelor româneşti.
Skipperul manevrează astfel încît, fără să-i taie prova, să vină foarte aproape de ea. Trece un timp bun pînă cînd
petrolierul *Bistreţ* ne ajunge din pupa.

Navigăm foarte aproape de el, cu 7 noduri pe loch. Animaţie pe comandă. Băieţii ies pe punte şi ne salutăm cu largi fluturări de braţe. Cineva ne priveşte prin binoclu. *Bistreţ* urcă maiestuos prin mijlocul strîmtorii. Ne depărtăm, revenind la două cabluri de coasta înaltă. Cerul se acoperă cu o plapumă sidefie de nori. Facem turism
nautic, încrucişînd iahturile care vin din baia Biuiuc-Limani, loc de week-end, o baie sălbatică, cu o staţie de salvare pentru ajutorarea navelor în dificultate şi o vedetă militară legată la geamandură. Coasta europeană se
ridică aproape la verticală, este dublată de stînci, neprie-
tenoasă şi pustie. Defilează cap Altîburnu, baia Garipce, o covată înfiptă în rîpă, capul Garipce şi capul Popaz. Iahtul simte Marea. Cel dintîi val de hulă îl ridică uşor pe spinare.

Ora 18.25. Pe loch : 3330,2 mile marine. La 4 cabluri în relevment compas 360° — farul Rumeli. Hulă. Păstrăm motorul, ajutîndu-1 cu randa pînă la ora 20,00 spre a ieşi de sub acţiunea absorbantă a strîmtorii.

Ora 20.00. Se opreşte motorul şi se ridică în poziţia pentru navigaţia cu vele. Marea de gradul 2 spre 3. Vîntul din N.NE cu 8 m/s, adică un cart dinaintea traversului. Vedem comanda şi pupa petrolierului *Bistreţ.* Luăm un drum de 340^{p}, ridicînd la post 'focul de drum. Navigaţie magnifică. Lochul indică o viteză de 7 noduri. Soarele este roşu murdar, prevestind vînt. Sau măcar rftenţinerea vîntului care ne duce spre casă în condiţii optime. Ne pregătim echipamentul împreună cu mijloacele de semnalizare luminoasă şi musul anunţă solemn cea dintîi cină de la intrarea în Marea Neagră.

MARE NOSTRUM !

Noaptea de 10 spre 11 iulie este o noapte a deliciilor. Vîntul bate constant, cu forţă, regăsim Steaua Polară pe care o ţinem în primul sart din tribord, controlînd drumul cu compasul, carturile de noapte sînt incomparabil mai comode decît în Marmara, veghea mai relaxată. Se petrece o reconvertire stranie. Cu cît navigaţia este mai aproape de condiţii ideale, cu atît oboseala leşioasă înfiptă în trupurile şi în sistemul nostru nervos se transformă în regret şi în dorinţa de a prelungi croaziera împoti'iva oricărei raţiuni. Este o lăcomie nestăvilită de clipă, cînd toate simţurile aparent inerte se transformă în captatori ultrasensibili, înregistrînd fiecare semn al cosmosului, semn care se converteşte în emoţie şi poezie, construind lungi şi fastuoase poeme mării, valurilor fosforescente, siajului ; cerului, vîntului, norilor, văzduhului încărcate de odori iodate, iahtului care pluteşte într-o mirifică penumbră plină de şoapte amăgitoare. Marea Neagră este de data asta clementă, ba şi binevoitoare. Plutirea noastră sub constelaţii ne justifică faţă de noi înşine. Pasiunea de a naviga cu vele are mereu acoperire în aurul de Emu care fulguieşte din stele pe umerii şi pleoapele noastre. Skipperul simte orgoliul gîdilîndu-i vanitatea. Simte cum i se dilată plămînii dincolo de volumul lor obişnuit şi, spre a se păstra rezonabil, îşi recită cu adresă cîteva din fabulele cunoscute, care flagelează tocmai excesul de bojoci şi de ceafă ţeapănă, maladie frec-

ventă, condueînd la anchiloza centralei cerebrale. Anti-dotul . cel mai eficient este însă raportarea la cîteva repere celeste • alfa din Vulturul, prea frumoasa Altair ; Corona Borealis şi, desigur, Triunghiul marinarului format din Vega, Deneb şi Altair. Hiparch a întocmit cel dintîi catalog ceresc, cunoscut de europeni încă din secolul doi înaintea erei noastre, aşa că este cazul să fim modeşti. Noaptea de 10 spre 11 iulie se trece în memoria croazierelor cu *Hai-Hui 2* ca o promisiune generoasă a navigaţiei în alizee.

Luni 11 iulie la orele 09.25 situaţia echipajului la bord este înfloritoare şi optimistă. Planul de drum care prevede o traversadă Bosfor—Tomis, fără escală, se realizează la parametri optimi, cu toate că lochul este un mincinos. Mai exact, totalizatorul de mile înregistrează în mipus faţă de viteza indicată raportată la timpul scurs între două citiri, ceea ce conduce la erori negative în estimarea punctului. După compas şi loch ar trebui să ne aflăm în punctul estimat *<pr* — 42°3’ N ; Xe = 28°46’ E. Lochul ne spune că de aseară de la ora 20.00 pînă astăzi la orele 09.25 am parcurs numai 45,9 mile marine, ceea ce este o minciună sfruntată ţinînd cont de viteza medie. Să sperăm că sîntem nişte navigatori încercaţi şi că nu vom pintena continentul, ca să ieşim undeva în Baltica. Ziua îşi pierde ceva din argumentele care ne făcuseră înfloritori şi optimişti. între 09.25 şi 12.50 vîntul scade la 2—3 m/s, suflînd constant din N.NE, astfel încît putem ţine un drum do 330° care ne aduce acasă cu o viteză de 3—4 noduri. La ora 12.50 vîntul se răsuceşte spre nord, adică se transformă în vînt de bulină, aşa că sîntem nevoiţi să luăm un drum de 45°, care ne îndepărtează. Cerul este acoperit 6/10 de nori blajini cumulus şi strato-cumulus. Cu tot aspectul lui confuz, nu dă impresia că pregăteşte ceva neplăcut. Apa din canistre are un gust insuportabil. Greşeala de a nu recurge la remediile tradiţionale ne costă. La 15,35 vîntul se întăreşte pînă la 4 m/s şi revine la N.NE, făcîndu-ne să schimbăm bordul. Punctul estimat este 42°H’ latitudine nordică şi 28°58’ longitudine estică. Nava *Rama 1* din Beirut,

sub pavilion libanez, încărcată cu cherestea, ne confirmă drumul. Cherestea de la Constanţa, ne spunem. *Rama 1* se abate de la drum, venind aproape, să ne vadă. Se

12.51schimbă semne amicale, fără tiruri de obuziere şi
rachete.
Marea rămîne pustie, albastră, cutreierată de turme albe
de berbeci. Modestă ca performanţe, molcomă, ziua
trece
în anonimat, adăugind pe loch numai 11 mile, ceea ce
nu
corespunde vitezei medii. La ora 19.00 venim la un drum
compas de 350°, vîntul rotindu-se spre est. La ora 23.00
vintul cade. Marea de gradul 3 îşi spune cuvîntul, sabor-
dîndu-ne confortul. Jucăm stupid pe valuri, cu velele
atîrnînd moi, randa bate nemilos punînd la încercare cu-
săturile, gata să smulgă călăreţii. Se coboară, dar ruliul
devine insuportabil. Ne pregătim pentru o noapte
stupidă
de stat în derivă pe hulă. Skipperul se nelinişteşte la
gîndul că se apropie fantastica oră zero şi că mîine este
0zi cu ghinion : marţea.

Marţi 12 iulie la ora 0.25 calmul plat devine ridicol,
oboseşte greementul şi burzuluieşte skipperul, punîndu-i
nervii la încercare. Datele hidro-meteorologice,
obiective,
sînt preluate de sensori, trecute prin computerul cerebral
şi transformate în date subiective, psihologice. Asta în-
seamnă că subiectul, recte skipperul, căruia începuse să
1se înţepenească ceafa de orgoliu, se pune în relaţie cu
distanţa rămasă pînă la Tomis, cu multele lui treburi care
ar putea fi soluţionate cu un ceas mai devreme, cu o mie
şi
una de idei active, toate legate de mişcare şi viteză,
pier-
zîndu-şi umorul. Consideră că este absurd să se
răsucească
după cîrmă în largul litoralului bulgăresc şi că exerciţiile
de virtuozitate care-1 fac să guverneze la o stea, cînd o
adiere inexplicabilă îl răsuceşte de 360°, nu duc nicăieri,
rămînînd doar încercări sterile de a-şi dovedi incapacita-
tea de a se sincroniza cu mama natură. Lipsa de viteză
îi paralizează centrele de comandă. Secolul l-a viciat în-
tr-atît, incit nu mai vrea să descifreze sensurile şi bine-
facerile repaosului. Ale lentorii care distanţează de eve-
niment, lăsînd raţiunea să-l cerceteze în profunzime. Vi-
teză pe orizontală, adică superficialitate, adică imagini
abia conturate în loc de judecăţi de valoare," suprafeţe
in
loc de volume, impresii în loc de certitudini.

La orele 05.35 se constată că iahtul face apă din bel-
şug, alarmînd skipperul. Nu există nici un motiv obiec-
tiv care să fi dus la o gaură de apă sau la o slăbire a

corpului. Să cercetăm chestiunea ştiinţific, eliminînd inconfortul produs de imaginaţia luxuriantă a echipajului. Singura gaură în barcă, este gaura spadei lochului. Puiu ridică paiolul. Constată că apa curge în voie între spada lochului şi tubul de cauciuc care înveleşte transmisia. Aplică un nou colier din sîrmă zincată, fără ca infiltraţia de apă să se oprească. Scoate nouă găleţi de apă din santină. Dacă nu stopăm infiltraţia, riscăm să ne transformăm în submarin. Se adevereşte supoziţia skipperului. Fixată superficial pe crusta de chit, hîţîită pe valuri, punct de aplicaţie al unor forţe acţionînd viguros, spada lochului se mişcă în lăcaşul ei, lăsînd loc apei. Puiu pregăteşte calafat şi îl bate în jurul lochului. Se montează paiolul. Se aşteaptă vîntul. Deocamdată există o boare, care adie la ^răstimpuri, răsucindu-se de jur împrejurul orizontului. Să ne căutăm rezervele de umor. Dacă au mai rămas cîteva fărîme pe fundul sacului de marinar.

Teoretic, în asemenea situaţie se doarme, se face plajă sau program la sac, se citeşte, lăsîndu-se pentru altădată rezolvarea problemelor fundamentale, ca şi panseurile adiacente. Tentînd mereu să acorde activ zona propriilor lui teorii cu activitatea practică, skipperul reuşeşte să acopere cîteva din deziderate de mai sus. Adică face plajă, citindu-1 pe Constantin Novac cu al său *Fericit cel ce ca Vlise...,* supraveghind cu ochi vigilent dacă iahtul mai face apă.

Constantin Novac ne făcuse o scurtă vizită într-una din zilele care au precedat plecarea, skipperului îi place acest confrate tomitan cu blîndă figură de viking paşnic, scriitorul n-a mai revenit, cartea sa care aştepta un autograf[1] aparţinînd, prin Puiu, bibliotecii iahtului... Deci skipperul încerca să uite calmul plat, trăgînd între iaht şi univers cortina lecturii. Pe măsură ce se cufunda în universul lui Constantin Novac, în abila lui metodă de a investiga profesionistul mării şi a-1 redimensiona fără exagerări şi fără fast, pe măsură ce viziunea lui asupra călătoriei ca aventură a cunoaşterii de sine se confruntă activ cu viziunea skipperului, lucrurile la bord începuseră să se echilibreze şi să-şi dobîndească proporţiile reale. Este evident că ne aflăm în zona de calm plat semnalată nouă de regretatul corăbier bulgar Barba Petro. După cum tot atît de evident este faptul că presiunea apei a scuipat colierul de stupă bătut de Puiu şi că apa s-a ridicat la un nivel inacceptabil. în consecinţă se întrerupe lectura, revenind din Oceanul Indian, în Marea Neagră. Se scoate apa din santină şi musul, pus în alertă, bate un nou colier de stupă, ajutîndu-se de lama 'Cuţitului. Tot el sugerează să folosim motorul pentru a ieşi din această zonă malefică, asigurând skipperul că dispune de benzină pentru încă 4 ore de marş. Skipperul hotărăşte să păstreze combustibil pentru 2 ore de navigaţie cu motorul. Hotărîrea fiind luată, se încearcă în Marea Neagră calităţile spumante ale săpunului folosit în Marmara şi Egeea. O baie la pupa spală de slinul derivei. La ora 14.40 (skipperul trage de timp, doar, doar se va ridica vîntul, iahtul fiind un velier sută la sută, nu un fifthy-fifthy), se porneşte motorul. Căldură de iad. Carburatorul înfundat face o mie de nazuri. Se constată că noul colier de stupă a obturat etanş lăcaşul lochului şi că în santină nu mai intră nici măcar un strop de apă. Construcţia lui Iacob este perfectă, corpul fiind total etanş. Dacă eram puţinţei mai atenţi, făceam toată croaziera cu santina uscată. Concluzia este limpede. Nici un fel de rabat la lucrările care pregătesc iahtul pentru lansarea la apă.

Ora 14.45. începem navigaţia cu motorul. Pe loch sînt totalizate 3399,8 mile marine. Luăm drum compas de 360° pe o mare oglindă. La ora 16.20 ieşim, din zona de calm plat din largul Sozopol-Igneada. O briză uşoară are tendinţa să se stabilizeze din E.SE, ceea ce ar fi cxce-lent... Este momentul să se deschidă o paranteză puţintel
mai tehnică*Iahtului *Hai-Hui 2* i s-a întîmplat de cîteva ori să se găsească în centrul sau la periferia unor zone cu
alte caracteristici termice, barice, meteo şi hidrologice de-
cît ale mării care înconjura acea zonă. De la bordul na-velor cu propulsie mecanică, acest fenomen de micro-cli-mat este inobservabil. Altfel se pune problema pentru velistul de croazieră, căzut într-o micro-zonă de calm plat.
Sau intrat în zona cu efect de horn de la gura văilor. Sau sub ecranul unei coaste înalte. Sau în anaforul creat de curentul care se loveşte de o insulă. Paranteza se închide şi la ora 16.45 se stopează motorul, ridicîndu-se la post randa şi genovezul 2 tangonat. Tăcerea susurată a mării

se umple de hîrîitul puternic al unui motor. La două mile în pupa, un submarin navigînd la suprafaţă ţine un drum spre larg. Dacă aveam vînt, diseară, ori la noapte, trebuia să vedem Tomisul. Vîntul, abia o adiere, cu 1 m/s ne împinge uşor spre casă... Lochul cînd se blochează, cînd se! deblochează, minţindu-ne mereu. Este greu să-l supraveghezi şi să-i notezi toate opririle şi pornirile, pentru a ţine 0 evidenţă cît de cît apropiată de realitate. Adierea (sîntem prea la larg spre a fi briză) se menţine din E.SE cu 1 m/s. A doua noapte în Marea Neagră este blîndă şi fastuoasă. Renunţăm să aprindem felinarul de vînt. Drumul vapoarelor Bosfor—Constanţa este la două-trei mile în tribord. Cînd şi cînd, cartul identifică luminile de drum ale navelor, confirmînd astfel propriul nostru drum. La ora 21,15 o navă bulgărească recepţionează semnalele noastre luminoase şi, după ce ne prinde în fascicolul incandescent al proiectorului, ne transmite „drum bun“ folosind farul cu eclipsă.

Lanternele cu acumulatori îşi dovedesc încă o dată eficienţa la orele 02.25 cînd o navă ne ajunge din pupa, evitî.ndu~ne prompt, ca răspuns la semnalizarea skipperului.
Carturile se rotesc conform rutinei de bord. Dimineaţa de *miercuri 13 iulie* ne găseşte în largul capului Caliacra, pe un drum de 360°, ţinut în intenţia de a dubla capul la o distanţă mai mare decît o milă, cu atît mai mult cu cît o pîclă densă ucide vizibilitatea. Vîntul s-a rotit prin sud, spre vest, bătind din V.SV cu 2 m/s. Navigăm cu randa şi genovezul netangonat. La ora 06.45 lochul totalizează 3421,0 mile marine. Punctul estimat folosind citirile lochului necorectate ar fi 42°47’ latitudine nordică şi 28°45’ longitudine estică. Vîntul hărniceşte în vele pînă la 10.50 cînd ostenit de atîta trudă se duce să tragă aghioase, lăsîndu-ne să dansăm penibil pe hula uşoară. Revine la treabă, de data asta cu gînduri serioase, spre ora 13.30 cînd bate din V.SV cu 3 m/s. Navigăm cu velele în foarfecă avînd pe loch 4 noduri. Punctul stabilit la ora 14.45, avînd coordonate 43°01' latitudine nordică şi 28°45' longitudine estică, dar şi un mineralier trecînd spre Constanţa prin tribord sub 3 mile, obligă skipperul să pună prova pe Mangalia şi-să ia un drum de 345°. Cu atît mai mult

cu cît se aude distinct canonada de exerciţiu din poligonul de la Kamen briag. Se estimează că ne-au mai rămas de parcurs 45 Mm într-un timp de 15 ore. Presimţim sfârşitul croazierei. La bord nu se manifestă nici un fel de entuziasm. între orele 15.00 şi 16.10 pauză de vînt, sau de briză. La 16.10 vîntul reia, dar din NE cu 3—5 m/s, ceea ce ne dă o viteză medie de 5 noduri.

Revelaţia are loc la 16.30 cînd se vede prin pîclă coasta carcteristică dintre Kamen briag şi Muhu Liman. Orice dubiu se risipeşte. Traversada s-a executat navigîndu-se estimat, lochul mecanic dînd o eroare în minus de 15 mile marine. Se constată o invazie de muşte foarte agresive. La ora 18.10 vîntul se întăreşte, ridicîndu-ne viteza la 6 noduri. Prin pîcla rarefiată identificăm balizele poligonului de tragere ; iar la 18.40 vîntul răreşte pîcla, dînd skipperului posibilitatea să releveze farul Şabla în 320° şi să distingă net capul Caliacra. După bunul obicei al casei, vîntul suflă în rafale puternice care ne apropie de Mangalia. Se pare că lui Neptun nu-i face plăcere să constate la bord semne de megalomanie şi fraze fgfnfarone („am navigat la grad“, „bravo echipaj “ etc. etc.) pentru că la ora 19.35, un salt al vîntului spre nord ne flagelează orgoliul cu o rafală nebună din prova, stopîndu-ne viteza înainte şi răsucindu-ne spre larg, după care, istovit şi mahmur, vîntul cade, lăsîndu-ne mofluzi în largul capului Şabla, la nici 4 mile de coastă. Au loc două fenomene notabile. Unul ţinînd de psihologia echipajului, celălalt de

meteorologie. Cu tot orgoliul gata să ţîşnească prin toţi porii, cu toată nerăbdarea sfîrşitului de croazieră, cu tot entuziasmul stîrnit de modul exemplar în care vîntul se purtase în ultimele jumătăţi de oră, greva în care intrase, paralizîndu-ne în vederea farului Şabla, nu produce asupra echipajului nici un fenomen psihologic depresiv. Dimpotrivă. Se pare că echipajul s-a racordat ritmului real al croazierei cu vele dictat de mama natură, lăsîndu-şi la gaderobă ţîfnele terestre. Al doilea fenomen notabil şi revelator este spectacolul pe care-1 dă, vizibil, ca într-un laborator uriaş, revenirea în arenă a vîntului de V.SV., anulînd cronologia alternantă a brizelor de zi şi de noapte.
Aici are loc o paranteză. Calmul plat care se instaurase spre orele 20.00 ţinea de ordinea firească a regimului

7 brizelor. Adică marca încetarea brizei de zi — de la mare
la uscat — pregătind briza de noapte — de la uscat la mare. Dar iată că în pupa iahtului, sub cîteva cabluri, marea începe să se încreţească pe o bandă egală cu lăţi-
mea care ne desparte de uscat. Pe acest coridor, dincolo de care luciul rămîne oglindă, vîntul începe să se întă-rească vizibil. La 20.40 suflă cu un metru pe secundă, la ora 22.00 atinge 4 metri pe secundă şi se stabilizează la această viteză, dîndu-ne o viteză de 5 noduri, ceea ce ne
apropie de condiţii ideale în Marea Neagră.

Vedem farul Mangalia şi punem prova pe el.

Tot litoralul de la cap Caliacra la Mangalia îşi eta-lează salbele de lumini ale localităţilor, panorama feerică semănînd cu o proiecţie didactică de navigaţie costieră. . Puiu duce iahtul pînă la travers far Mangalia, cînd predă
echea.

Este *joi 14 iulie ora 03.30* şi, după ce skipperul dublează Mangalia, are vreme să savureze îndelung fiecare minut al nopţii feerice care învăluie iahtul. Un sentiment ciudat, cu atît mai ciudat cu cît se repetă la fiecare intrare în apele teritoriale româneşti, îl bîntuie, umplîndu-l cu aromele nostalgice şi tonice şi duioase ale acelei părţi
esenţiale din el însuşi, rămasă acasă. Vîntul, de data asta
prieten, ţine lochul la 5 noduri. Se scurg prin babord staţiunile estivale, arhitectură inedită implantată în întuneric printr-un procedeu ,,pointillist“, în care jocul becurilor pe verticală, orizontală şi în profunzime, decupează din noapte spaţii ghirlandate, umanizînd uscatul.
Se stabileşte un flux sentimental între acest uscat familiar şi iaht. Spaţiul are brusc calităţi absorbante. Se petrece o resorbţie a skipperului în prezentul istoric. Se restabilesc legăturile fireşti. Avem. aproape nava bază grănicerească *Tismana* şi gazdele primitoare da la escala
tehnică a începutului de croazieră contra cronometru. Iată
faleza plimbărilor de fiecare seară a scurtei escapade esti-
vale anuale, iată ospitaliera Casă a Scriitorilor cu amfitrionul ei Axin mereu solicitat de capriciile confraţilor mei,
iată Olimpul, iată întunericul care desparte Olimpul de Costineşti, iată spuma albă a berbecilor şi ce minunat cîn-
tec îngînă în arboradă vîntul acesta harnic de V.SV. şi ce sentiment voios, aproape juvenil subordonează flegma
şi morga skipperului, care de ani de zile încearcă să-şi confecţioneze o moacă de bătrîn lup de mare, toate efor-
turile lui rămînînd sterile, în vreme ce velişti de faleză şi lacuri interioare reuşesc perfect s-o aibe şi ce superbă lecţie de neoimpresionism şi meteorologie (capitolul „Pre-
viziunea meteo cu mijloacele bordului") dă răsăritul soarelui, la o milă marină sud de farul Tuzla !

Binecuvîntat fii Neptun, zeu atotputernic al Mării ! Skipperul se închină răsăritului fastuos, jertfind zeului un strop din preaplinul orgoliului său. Desigur, maliţios, g'îndeşte că Neptun a avut o noapte desfătată, nu comite
indiscreţii, ştie metehnele zeului puţintel prea afemeiat

pentru vîrsta lui respectabilă, dar bărbaţi sîntem şi în plus marinari, aventura nocturnă se trece la pasiv şi vîntul de 8 metri pe secundă se primeşte cu inima şi velele
deschise. Dar scump, oferit cu zgîrcenie de zeul tutelar la alte întoarceri ale lui *Hai-Hui 2,* zeu aflat în toane proaste după nopţi de asceză.

La ora 06.25 sîntem la traversul farului Tuzla, pe o mare de porfir lichid. Faleza arde în culori mocnite. O lebădă rănită încearcă să decoleze. încercare dureroasă, eşuată într-o plutire plină de graţie resemnată. Facem surf cu 9 noduri pe loch. Este cea dintîi întoarcere în surfing. Rada Agigea se străbate în zbor îmbătător. Nu întîlnim prietenii noştri de fiecare croazieră, grănicerii-marinari şi aviatorii elicopterişti, cei dintîi oameni care ne spuneau tradiţionalul : „Bine-aţi venit acasă !“

La ora 09.15 tăiem pasa de intrare în portul Constanţa **şi** dublăm navele aflate la ancoră. Echipajul unei nave sovietice se strînge la pupa şi ne face semne frenetice de
bun venit. Băieţii au spirit sportiv şi sînt „fair-play“. Ar **fi** meritat să li se transmită prin porta-voce felicitări pentru modul cum a funcţionat bravul nostru ,,Veterok“.

09.20. Intrăm în rada Tomis. Vîntul este ecranat de dig, coastă şi oraş. Puiu aşează la post baloanele de acostare. Face ordine în cabină. îmbrăcăm o ţinută convenabilă, pentru a putea primi la bord oficialităţile. Vîntul ecranat de oraş trebuie ajutat cu motorul.

Ora 09.46.

Lochul totalizează 3475,5 mile marine.

Intrăm în portul Tomis cu velele şi motorul. Acostăm la cheul grăniceresc.

Croaziera anului 1933 :Tomis-Varna-Istar.bul-Canakkale-Mytilene-Chios-Canakkale-Gelibolu-Istanbul To-mis, totalizînd pe loch 833,1 mile marine a luat sfîrşit.

UN ABORDAJ SPECTACULOS
ÎNAINTE DE EPILOG
ŞI O ALTĂ PLECARE SFRE SUD

Brusc, ne punem sub presiune. Lîngă iahtul *Triton* aflat pe cheu a tras o auto-macara de 15 tone cu braţ lung. Chestiunea devine palpitantă. Dacă reuşim să acostăm la cheul nostru cîtă vreme auto-macaraua îl dă pe *Triton* la apă, bătălia noastră cu cronometrul este cîştigată. Adică ridicăm iahtul pe cavalet, ne strîngem lucrurile în sacii de marinar şi cu primul tren ne întoarcem acasă. Este o şansă dintr-o mie. Trebuie s-o cîştigăm. Croa-
ziera a durat 27 de zile, din care escalele ne-au consumat
8 zile, calmul plat 4 zile, rămînîndu-ne pentru navigaţia efectivă doar 16 zile. Echipajul apreciară că viteza medie realizată în cele trei mări şi strîmtori este onorabilă, drept
pentru care se felicită ceremonios.

Autorităţile sosesc însoţite de medicul portului. în orient este o epidemie de holeră şi sîntem preveniţi să luăm toate măsurile care se impun, semnînd de luare la cunoştinţă. Ca întotdeauna, formele se fac rapid şi curtenitor. Ştampila încheie pagina finală a croazierei în „Jurnalul de bord."

Motor !

Drumul pînă la molul iahturilor este barat de cîteva bărci sportive cu vele, de bărcile pescarilor, de hidro-biciclete conduse anapoda, de bărci de agrement vîslite aiurea. Se pare că nimeni nu este preocupat de modul cum aceste ambarcaţii ale municipalităţii încurcă circulaţia navelor în port.Skipperul alege un şenal liber printre bărcile de agrement „păzite[11] de un fel de tînăr foarte deşirat care face plajă pe puntea unui iaht, se pare *Sirius.* Motorul îşi face datoria. Muşul îşi face datoria. Skipperul pare fascinat de faptul că auto-macaraua roteşte iahtul *Triton* peste cheu, lăsîndu-1 uşor la apă. Bătălia pentru automacara pare cîştigată. Un „bum[11] răsunător. Un şoc. Ceva de lemn
căzut din cer se pare că are tendinţa să percuteze scăfîrlia demnă a skipperului, in vreme ce un fel de răget îi sfredeleşte rărunchii. Tînărul deşirat, ilegal pe puntea lui *Sirius,* strigă ca înjunghiat. Proiectilul din lemn se dovedeşte a fi vîrful unui catarg de F.D. rupt în abordaj, tînărul este vardia bărcilor sportive şi rafala care le-a răsucit de 360°, se duce spre larg, chicotind neruşinat.

Altă dată, nici un gînd insinuant la adresa moralităţii zeului tutelar. *Hai-Hui 2* acostează, după ce se aşază puţintel cu chila pe bolovanul care obturează accesul la cheu,
pe fundalul clamoros făcut de vardie.

Puiu fuge la automacara, după ce trece barbeta vechilor noştri prieteni.

— Atît de repede ? întreabă unii.

— Chiar în Chios ? se miră subţire alţii, dealtfel redutabili pescari de guvizi, surîzînd cu subînţelesuri.

— Ah, ştampilele, îşi spune skipperul, primind la bord pe responsabilul bărcilor sportive. Dauna se plăteşte pe loc. Ţipetele disperate ale deşiratului, care dacă veghea în loc să doarmă la soare, îşi salva catargul, au fost luate de vînt şi duse în larg. Puiu l-a alarmat pe Valentin, singurul reprezentant al familiei Asimit prezent la domiciliu şi telefon. Se prezintă automacaraua. La ora 12.25
Hai-Hui 2 este ridicat pe cavaletul unde va ierna. Cursa împotriva timpului continuă. Se dezarmează iahtul. Se strîng şi rînduiesc velele, echipamentul, hărţile, documentele de bord. Iată că, la capătul cheului, se vede forfotă la iahtul *Dolojman* amarat acolo. Iahtul aparţine unui
velist din Cluj-Napoca — Alexandru Pătraşcu — pasionat al mării, cu cîteva croaziere notabile în bazinul Mării Negre. Bucurie cu sensuri explicite pentru iahtingul românesc de croazieră. *Dolojman* ridică velele pentru

Pireu.
Este mai mic decît *Hai-Hui 2,* echipajul fiind format din skipperul Alexandru Pătraşcu, biologul cluj an Nicolae

—
Coman de la universitatea „Babeş-Bolyai“ şi feciorii acestora, doi adolescenţi, pentru care echipajul lui *Hai-Hui 2* strigă de trei ori „hip-hip, ura !“ Iată nişte temerari !

Se transferă informaţii şi se urează : „bun cart înainte şi vînt de pupa !“

Vine val vîrtej Relu Asimit care intră în atmosferă rapid şi eficient, ajutîndu-1 pe Puiu să ducă motorul la butoi şi să-l pornească în apă dulce, spre a-i spăla măruntaiele pline de sare.

La ora 14.30 totul este strîns, sortat, sacii sînt plini, iahtul pe cavalet, echipajul gata pentru a se ambarca la tren.

Ora 14.45.

Echipajul se ambarcă în „Dacia 1300“ îmbunătăţită după sistem inginer Teodor Asimit.

Hai-Hui 2 rămîne pe cavalet. *Dolojman* se pregăteşte pentru a lua largul. O bucurie tristă, plină de nostalgie, pune stăpînire pe echipaj.

Skipperul îşi examinează musul prin oglinda retrovizoare. Iată că de data asta n-a greşit. Tînărul maistru energetician din Oradea a oficiat demn sacrala lui comuniune cu marea, îndemnîndu-şi skipperul să treacă dincolo de un „Jurnal de bord“ ţinut conştiincios şi pedant. Ajutîndu-1 să răspundă întrebărilor care preced aventura existenţială numită „croaziera cu vele“ ! Deci, se poate. Se poate ca un om, indiferent cărui punct geografic al ţării aparţine, să se amarinizeze în sensul plenar
al cuvîntului, lăsîndu-şi la uscat partea din el care aparţine uscatului. Se poate ca un om purificat de arderea în propria lui pasiune să se impună realităţii bordului ca o entitate creatoare şi modelatoare de eveniment. Se poate
ca un tînăr modest, disciplinat, conştiincios, tenace şi cu umor lent, ardelenesc, să se impună skipperului cîrcotaş, cusurgiu şi aspru, dur, cum cleveteşte portul, făcîndu-1 să iasă din armură la soare şi aici, în plină lumină a adevărului, să-l omagieze pe echipierul al cărui umăr l-a simţit alături. Chemat la manevră de zeci de ori, ziua sau
noaptea, făcînd acrobaţie la prova urcată spre cer sau pionjînd în gol, spălat de deferlanţi, stăpînind velele cu trupul care găseşte resurse infinite să reziste, multipli- •

cîndu-şi eforturile, biciuindu-şi ingeniozitatea spre a găsi soluţii rapide pentru zecile de incidente ale bordului, stăpîn pe el, pe voinţa lui, pe astăzi şi de ce nu... pe mîine, tînărul văzut prin oglinda retrovizoare cji într-un caleidoscop rapid al croazierii, merită elogiul şi fişa. Benefica fişă. Cu anul şi răstimpul în care şi-a lepădat masca cotidiană sub care-şi disimulase l'orţa şi visele, cîştigîndu-şi printr-o suită de atitudini tot ce ţine de demnitatea substantivelor proprii. Deci, Vasile Olteanu, din Oradea.

— Sper că ai să te întorci la iaht, să faci o curăţenie lună, mîrîie skipperul, văzînd în oglindă chipul obosit, ■încercănat, dar surîzător al musului.

Ce naiba de disciplină şi ce naiba de echipaj există la
Hai-Hui 2, indiferent că iahtul stă cocoţat pe cavalet,
cînd în oglinda retrovizoare se vede doar mutra fericită
a musului, prea repede redevenit civil, lăfăindu-se nere-
gulamentar pe perna automobilului care ne poartă, ire-
versibil, spre croaziera de mîine ?

IN LOC DE EPILOG

în iarna lui 1933 skipperul lui *Hai-Hui 2* ştie că şi-a găsit secundul. Cu condiţia să nu-1 ameţească succesul. Să nu-1 acapareze uscatul. La Grădiştea, în mirificul peisaj al luncii bîntuită de ninsori grele, amîndoi visează Sudul. Nesfîrşirea albastră a mării, crestele albe ale valurilor, linia zimţată a legendelor împietrită în vîrfurile indigo ale munţii :r care împung orizontul cu nume fabiloase : Rhodos, Karpathos, Creta... Şi de ce nu *:* Trinidad-Tabago, Calapagos, Marchizele, Tahiti, Noile Hebride, Cocos, Chagos, Seychelles...

Cad ninsori arctice şi sub puful lor alb, sevele îşi croiesc implacabil drumul spre muguri.

Ca dinlotdeauna !

Grădiştea de Argeş
*August 1983 — ianuarie 198**

Sfîrşit * *

Superb miros de mare răscolită. La travers, circa o milă şi jumătate, Olimpul. Am senzaţia stranie că iahtul trage după el un năvod uriaş. Urmînd legile cunoscute, vîntul şi-a făcut saltul spre stingă, aşa că bordul tribord din care a dat, deci bordul care ne apropie de uscat, devine
greu accesibil, alura transformîndu-se în alură cu vînt